

INTRODUCCIÓN

«El Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura, aprobado por el Gobierno en 27 de Julio de 1946 y promulgado por las Cortes de la Nación en fecha 18 de Diciembre de 1946, del que tan necesitado estaba Valencia, es como su nombre lo indica, un Plan General de Ordenación Urbana en el que se resuelven, en conjunto, los problemas de esta índole que afectan a la Ciudad y a los Núcleos Urbanos de su Comarca».<sup>1</sup>

Este párrafo encabeza la Memoria del Proyecto Parcial nº I, uno de los documentos pioneros en el urbanismo de la región, por tratarse de los primeros planes pormenorizados que desarrollaban un plan superior (comarcal, en este caso). Fue aquella una hora decisiva para la ciudad de Valencia, una metrópolis incipiente que necesitaba ser ordenada bajo un enfoque metropolitano, según el concepto de *gran ciudad* entonces tan en boga.

La Ley del Plan General de 1946 previó para ello –basada en el precedente bilbaíno de ese mismo año–<sup>2</sup> la creación de una novedosa figura: una Corporación Administrativa, la *Gran Valencia*, que habría de velar por el adecuado desarrollo de lo contemplado en el Plan, dado que las directrices

del mismo excedían el ámbito municipal de la capital.

Los Proyectos Parciales nº I-IV fueron, además, los primeros planes parciales redactados por la Oficina Técnica de esta Corporación, en lo que supuso la presentación profesional –en cuanto a materia urbanística se refiere– de los arquitectos Mauro Lleó Serret y Víctor Bueso Bellot.

1. CREACIÓN DE LA GRAN VALENCIA

La ley específica de *Bases para la Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca*, declarada preceptiva el 18 de diciembre de 1946, hacía alusión, como se ha visto, a esta entidad metropolitana. La constitución oficial de la Corporación Administrativa *Gran Valencia* (CAGV a partir de ahora) tuvo lugar dos meses después, el 10 de febrero de 1947, «en el Palacio de la Generalidad, de la Diputación Provincial, bajo la Presidencia del Excmo. Sr. Ministro de la Gobernación».<sup>3</sup>

Sin embargo, la CAGV aún permaneció en un limbo jurídico durante casi tres años, pues su personalidad, fines y régimen económico no se ratificaron hasta el 14 de octubre de 1949, mediante un Decreto que aprobaba definitivamente el texto articulado de la Ley de Bases.<sup>4</sup>

Éste confirmó la finalidad de la Corporación, definiendo

JUAN RAMÓN SELVA ROYO

Dr. Arquitecto. Departamento de Proyectos, Urbanismo y Teoría e Historia de la Arquitectura. Universidad de Navarra.

<sup>1</sup> Proyecto Parcial nº I–Zona S.O. Memoria. Diciembre de 1947. AHGV.

<sup>2</sup> La Ley del *Gran Bilbao* fue promulgada el 1 de marzo de 1946. El nombre de estas nuevas figuras se eligió en clara referencia tanto a la célebre unidad administrativa del *Gross Berlín*, creada en 1920, como al *Greater London Plan*, de Patrick Abercrombie, aprobado en 1944.

<sup>3</sup> Acta nº 1, de 10 de febrero de 1947, del Consejo General de la CAGV.

para su ámbito los términos municipales de la Capital y pueblos de la cintura: Alacuás, Albalat dels Sorells, Alboraya, Aldaya, Alfafar, Alfara del Patriarca, Almacera, Benetúser, Bonrepós y Mirambell, Burjasot, Catarroja, Cuart de Poblet, Chirivella, Foyos, Godella, Lugar Nuevo de la Corona, Manises, Masanasa, Meliana, Mislata, Moncada, Paiporta, Paterna, Picaña, Rocafort, Sedaví, Tabernes Blanques, Torrente, Vinalesa y, finalmente, Valencia (en total, treinta términos).<sup>5</sup>

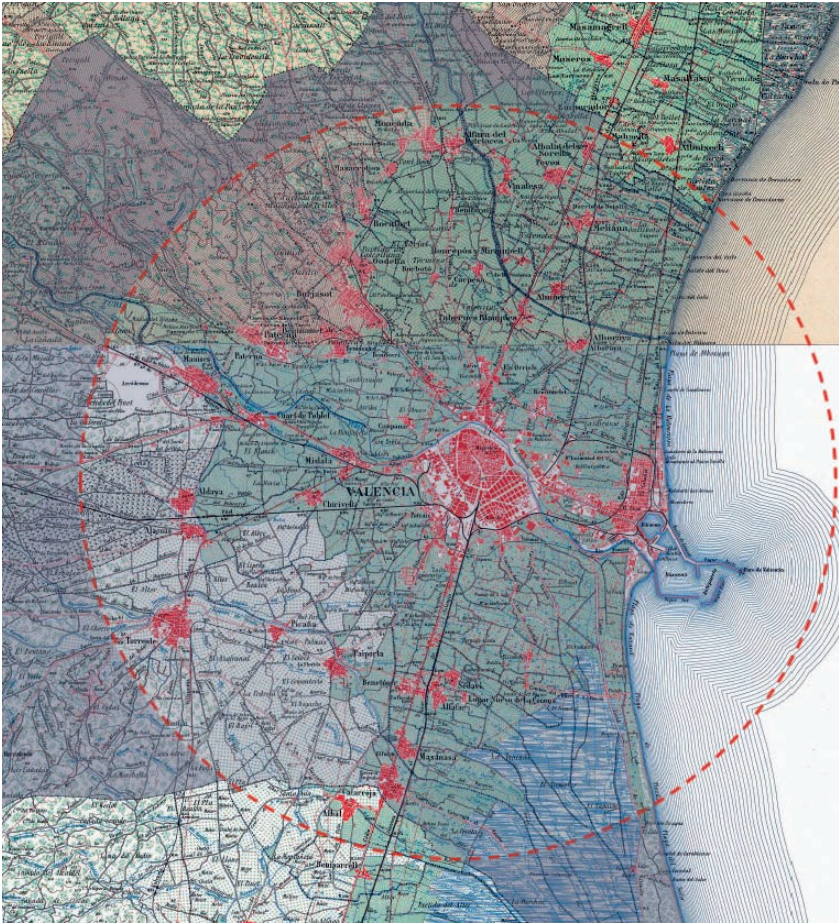


Figura 1. Ámbito territorial de la Gran Valencia, con la circunferencia de 10 km de radio como principal criterio delimitador. Se han sombreado los términos municipales de las poblaciones incorporadas. Fuente: Mapa Topográfico Nacional de España (Hojas 696 y 722) y elaboración propia.

<sup>4</sup> Este Decreto entró en vigor al ser publicado en el Boletín Oficial del Estado el 26 de noviembre del mismo año, 1949. Tras un intenso debate jurídico-administrativo que se prolongó durante tres años, muchos de los artículos de la Ley de Bases inicial recibieron una nueva estructura y redacción según las necesidades concretas de la corporación.

<sup>5</sup> Estos veintinueve términos municipales –además de la capital– ya figuraban en la Memoria del Plan de 1946, una vez definido el alcance de la ordenación comarcal tras meses de negociación y diversos cambios de criterio. Ese mismo listado definitivo se volcó en el texto de la Ley de 18 de diciembre de 1946 (Base Primera, dentro del Artículo único). Los nombres empleados en este trabajo para designar a los términos municipales son los oficiales en el momento histórico aludido. Actualmente, muchos de ellos no coinciden, por haberse adoptado como oficial el toponímico valenciano. Ni la Ley de Bases ni el Decreto explicitaban cuáles fueron los criterios utilizados para la delimitación territorial de la *Gran Valencia*.

Además, el citado Decreto les recordaba a estos municipios la obligatoriedad de someterse a la ordenación urbana que la Corporación estableciese como desarrollo del Plan General, recogiendo el escalonamiento (plan general de ordenación/plan parcial/proyecto de urbanización) que se había utilizado ya en el Plan de Madrid.<sup>6</sup>

A la CAGV se le otorgó la capacidad jurídica para el cumplimiento de sus fines (por ejemplo, la facultad de aprobar reglamentos, expropiar bienes inmuebles o supervisar la modificación del Plan General), quedando su estructura distribuida en tres órganos: el Consejo General, la Comisión Ejecutiva, y la Oficina Técnica.

El Consejo General tenía como Presidente al Gobernador Civil de la provincia, por Vicepresidentes primero y segundo al Alcalde de Valencia y al Presidente de la Diputación respectivamente y, por vocales, a toda una pléyade de personalidades técnicas y políticas del ámbito local.

La Comisión Ejecutiva estaba integrada por el Alcalde de Valencia (Presidente), el ingeniero jefe de Obras Públicas, el ingeniero director de las Obras del Puerto, el delegado de la Dirección General de Arquitectura, el decano del Colegio de Arquitectos de Valencia, el Arquitecto Municipal, un concejal del Ayuntamiento de Valencia y el representante de los ayuntamientos no anexionados. Además, esta Comisión era la encargada de proponer al Consejo General al que había de ejercer las funciones de Secretario (tanto para el Consejo como para la Comisión).

La organización de la Oficina Técnica dependía de las decisiones del Consejo General. Además, el artículo 9º del De-

creto explicitaba que «el Ayuntamiento de Valencia podrá crear a su cargo una Oficina Técnica Especial para el estudio, propuesta y ejecución en su caso de los proyectos parciales que realice para el desarrollo del Plan General», con lo que se reservaba una cierta capacidad de acción e independencia técnica urbanística al consistorio de la capital.



Figura 2. Sello de la Corporación Administrativa Gran Valencia (detalle del Plano de Alineaciones y Zonificación del Proyecto Parcial nº I), utilizado en los documentos elaborados por su Oficina Técnica. Fuente: Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (APAV).

<sup>6</sup> El Plan General de Ordenación de Madrid, aprobado definitivamente por Ley de 1 de marzo de 1946, fue el primero de los documentos urbanísticos normativos que se redactaron para una ciudad española de gran tamaño tras la Guerra Civil. Promovido por la Junta de Reconstrucción, la Oficina Técnica que había de redactarlo ya tuvo listo un primer plan general de urbanización en 1941, enmarcado más tarde en la Ley de Bases del 25 de noviembre de 1944 en busca de la formación de un *Gran Madrid*.



Como se ve, no es de extrañar que el artífice de estas corporaciones, Pedro Bidagor,<sup>7</sup> al hacer memoria del urbanismo desarrollado en España tras la Guerra Civil, señalara como caso excepcional esta figura administrativa, donde se pensó que fueran los propios alcaldes de las capitales –Bilbao y Valencia– los motores de la empresa urbanística, aunando en sus cargos la doble función de regidor municipal y presidente ejecutivo de la comarca.<sup>8</sup>

En el caso valenciano, la tarea recayó en un primer momento en Juan Antonio Gómez Trénor, alcalde capitalino en el momento de aprobarse la Ley del Plan de Ordenación, e impulsor de la *Gran Valencia* con el doble fin de preservar al planeamiento de los abusos de los técnicos municipales, y emular a la contemporánea entidad metropolitana londinense.<sup>9</sup> Sin embargo, pronto renunciaría a su cargo –a finales de septiembre de 1947–, oficialmente *por motivos de salud*, aunque en realidad fue determinante su enfrentamiento con el Ministro de la Gobernación a propósito de una modificación del Plan General. Le sustituyó en la alcaldía José Manglano Selva, siempre bajo la presidencia, eso sí, del Gobernador Civil, Ramón Laporta Girón.

### 1.1 La formación de la Oficina Técnica

A pesar de la indeterminación jurídica, la *Gran Valencia* no quiso retrasar su cometido urbanístico. La organización inicial de la Oficina Técnica se fijó el mismo 10 de febrero de 1947, durante la sesión de constitución de la CAGV.

También lo recogen así otros documentos internos de la Oficina como, por ejemplo, una relación de personal que, con fecha 7 de noviembre de 1957, se ha conservado en el Archivo Histórico de la Generalitat Valenciana (en adelante AHGV). Según este último informe, en ese primer momento se incorporaron, como técnicos de *Gran Valencia*, Manuel Muñoz Monasterio en calidad de Arquitecto Director (manteniendo su residencia en Madrid), Mauro Lleó Serret y Víctor Bueso Bellot como Arquitectos Jefe y Sub-Jefe, respectivamente, Miguel Mayol Hernández como Topógrafo, y Jesús Ribes Bustos y José Mayol Hernández como Delineantes de 1ª.

Sin embargo, si hay que atenerse a lo recogido en el Libro de Actas de la CAGV, los Arquitectos Jefe y 2º Jefe de la Oficina Técnica nombrados inicialmente fueron, respectivamente, Germán Valentín-Gamazo (arquitecto redactor del Plan General de Ordenación de 1946) y Mauro Lleó Senent (sic). En la segunda sesión –que tuvo lugar en octubre de ese mismo año–, se ratificaron estos nombramientos, que inicialmente habían sido hechos con carácter provisional (parece que no llegó a haber un efectivo funcionamiento de la Oficina hasta ese momento).

A la vista de los proyectos realizados por esas fechas, llama la atención la ausencia de Víctor Bueso, cofirmante del primer proyecto parcial en diciembre de 1947. Lo más probable es que, con posterioridad a la sesión de octubre, se modificase la constitución de la Oficina Técnica, dando entrada además a Muñoz Monasterio, que ocupará el lugar

de Valentín-Gamazo (o bien que se trate de algún error de transcripción).

El grupo inicial de la Oficina Técnica se completó más adelante con el aparejador Antonio Gasull Giménez y el delineante de 2ª José Correa Sanz (incorporados el 1 de enero de 1948), el también delineante de 2ª Francisco Ribes Bustos (cuya fecha de ingreso fue el 1 de septiembre de 1948), y –cuando la carga de trabajo aumentó– Ramón Giménez Ruiz como delineante de 2ª y Vicente Collado Zapater como Oficial Mayor (incorporados el 1 de enero y el 16 de febrero de 1949 respectivamente).

De esta forma, antes de finalizar la década, la CAGV tenía en plantilla 11 empleados, con sus correspondientes emolumentos. Cuando el Decreto entró en vigor el 26 de noviembre de 1949 –confirmando definitivamente la operatividad de la Oficina Técnica– la responsabilidad técnica de ordenar urbanísticamente la comarca recayó sobre este pequeño grupo de profesionales.

### 1.2 Primeros pasos de la Corporación

En un primer momento, el enfrentamiento de Juan Antonio Gómez Trénor con sus superiores paralizó la puesta en marcha del organismo que él mismo había contribuido a crear. De hecho, el alcalde Trénor no llegó a participar nunca en ninguna sesión de *Gran Valencia*, pues delegó su participación en el Teniente Alcalde.

Sobre el Gobernador Civil, a la sazón Presidente del Consejo General, recayó la misión de relanzar el nuevo ente. Fue entonces, en la segunda sesión de la corporación, de 6 de octubre de 1947 (ocho meses después de la cons-

titución del ente), cuando Laporta Girón se percató tanto de la urgencia de echar a rodar la nueva corporación como de la total falta de medios económicos.

Era necesario emprender la redacción definitiva de las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación, y la de los planos parciales que había previsto el Plan de Ordenación (según el orden de urgencia que se asignara), así como la aprobación de los numerosos expedientes de obras, pero no se contaba con ningún presupuesto aprobado. El Gobernador se significó con una sorprendente propuesta, ofreciendo de su parte la cantidad de cuarenta mil pesetas para cubrir hasta final de año «los gastos de instalación, personal y material».<sup>10</sup>

Mauro Lleó, en su calidad de Arquitecto de la Oficina Técnica, aprovechó la oportunidad para hacer una llamada de atención, apuntando que «el *Gran Madrid* disfruta de una subvención anual de veinticinco millones de pesetas para obras, y propone, y así lo estima y aprueba el Consejo del *Gran Valencia* que, al objeto de emprender en la actualidad lo más rápidamente posible las obras de carácter más urgente, y en lo sucesivo aquellas de mayor y más marcado interés general, se solicite del Estado una subvención o ayuda económica semejante, a ser posible, por un total de quince millones de pesetas anuales, haciendo la petición a los Poderes Públicos en la forma pertinente».<sup>11</sup> No hace falta decir que nunca llegó dicha ayuda (la presencia del Director General de Arquitectura, Francisco Prieto Moreno, no fue suficiente para mover al Ministerio a concederla).

Como se ve, la necesidad de dotar de actividad a la CAGV era acuciante, pues también otros asuntos urgentes,

<sup>7</sup> El arquitecto Pedro Bidagor Lasarte ocupó tras la Guerra Civil los más altos cargos del urbanismo oficial en España: Jefe de la Sección de Urbanismo entre 1939 y 1949, Jefe Nacional de Urbanismo hasta 1957, y Director General de Urbanismo (dentro ya del nuevo Ministerio de la Vivienda) hasta 1969.

<sup>8</sup> Véase Pedro Bidagor Lasarte: «Situación general del urbanismo en España», *Revista de Derecho Urbanístico*, 4 (1967).

<sup>9</sup> Entrevista del autor a Antonio García Heredia, último Arquitecto Jefe de la Oficina Técnica de *Gran Valencia*, realizada el 18-X-2006.

<sup>10</sup> Acta nº 2, de 6 de octubre de 1947, del Consejo General de *Gran Valencia*.

<sup>11</sup> *Ibid.*

como la solución de los enlaces ferroviarios, así lo requerían. Se estaba pendiente, no obstante, de la aprobación definitiva del articulado de la Ley de Bases, cuyas propuestas de redacción se discutieron repetidas veces en el Consejo General durante esos años desde que se presentara el primer borrador en la tercera sesión, de 21 de octubre de 1947.

En cualquier caso, y a pesar de la desidia de los organismos centrales, parece justo señalar la inicial amplitud de miras que manifestó la creación de esta Corporación, máxime teniendo en cuenta la pobre situación del urbanismo en España en ese momento (traducida en la falta de asignación de recursos económicos). Quizá respondiera a la voluntad de ofrecer una imagen altisonante de la implicación del Régimen con Valencia, pero lo cierto es que el enfoque metropolitano, para la capacidad administrativa del momento –y con las tensiones municipalistas todavía recientes–,<sup>12</sup> no dejaba de ser acertado: años más tarde, cuando los medios técnicos fueron más abundantes, y la necesidad de ordenar un territorio en plena expansión urbanística se volvió más acuciante, paradójicamente la tendencia se invirtió, abandonando el enfoque de conjunto a favor de la autonomía y soberanía local.

Así pues, a comienzos de la década de los cincuenta se habían definido oficialmente en España las primeras reali-

dades administrativas supramunicipales (más tarde se las denominará *áreas metropolitanas*), a saber: *Madrid y sus alrededores*, así consignada en el nombre de su Comisaría de Ordenación, el *Gran Bilbao* y la *Gran Valencia*, y la *comarca de Barcelona*. No hubo univocidad para las nuevas realidades urbanísticas, utilizándose fórmulas como «la zona de influencia» o «la Cintura» para referirse, al menos en las leyes de los primeros planes urbanísticos (en el caso respectivo de Madrid y Valencia), a la realidad comarcal.

En los titubeantes inicios del urbanismo español, las leyes respectivas ensayaron diferentes fórmulas no sólo de delimitación, sino también de gestión urbanística.<sup>13</sup> No obstante, la relación administrativa más fuerte fue la que se dio entre las Corporaciones hermanas del *Gran Bilbao* y la *Gran Valencia*, ambas creadas bajo el mismo modelo.

## 2. EL DESARROLLO DE LOS PLANES PARCIALES

A pesar de los exiguos presupuestos de los que dispuso (nutridos fundamentalmente por las aportaciones forzosas de los ayuntamientos de su ámbito), la Oficina Técnica de *Gran Valencia* desarrolló su labor tanto en el ámbito metropolitano como en el local. Empleó sus recursos en redactar el planeamiento para los municipios que se lo requerían (como contempló en un principio el apartado b) de la Base

Sexta de la Ley del Plan General) , incluida la capital.<sup>14</sup> El texto articulado definitivo mantendrá en su artículo 15º lo apuntado en la Ley de Bases, confirmando así el carácter polivalente de la Corporación, con atribuciones tanto administrativas como técnicas.

El Ayuntamiento de Valencia, por su parte, estaba también facultado para redactar sus propios planes parciales, necesitando de su aprobación por parte del Consejo General para que éste los remitiera a la Comisión Central de Sanidad Local (CCSL), órgano dependiente de la Subsecretaría del Ministerio de la Gobernación, que era quien finalmente decidía si se aprobaban o no.

Sin embargo, aun habiendo logrado conseguir un gran peso en la composición de *Gran Valencia*, los munícipes de la capital no estuvieron nunca dispuestos a ceder la redacción de la totalidad del planeamiento urbano de la ciudad en favor de un equipo independiente (únicamente en casos puntuales), siendo éste desarrollado de manera habitual por la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo.

Una vez constituida la Oficina Técnica metropolitana, se procedió, pues, desde la Comisión Ejecutiva, a determinar qué planes había de redactar cada oficina como parte del desarrollo del Plan de Ordenación, comenzando, como es de suponer, por el suelo de la capital. Era preciso repartir el ingente trabajo pendiente, y el Ayuntamiento –recuérdese que el Presidente de la Comisión era el Alcalde de Valencia– no quiso desaprovechar la oportunidad de contar con el recién formado equipo de Mauro Lleó, más joven y descargado de trabajo que los funcionarios locales.

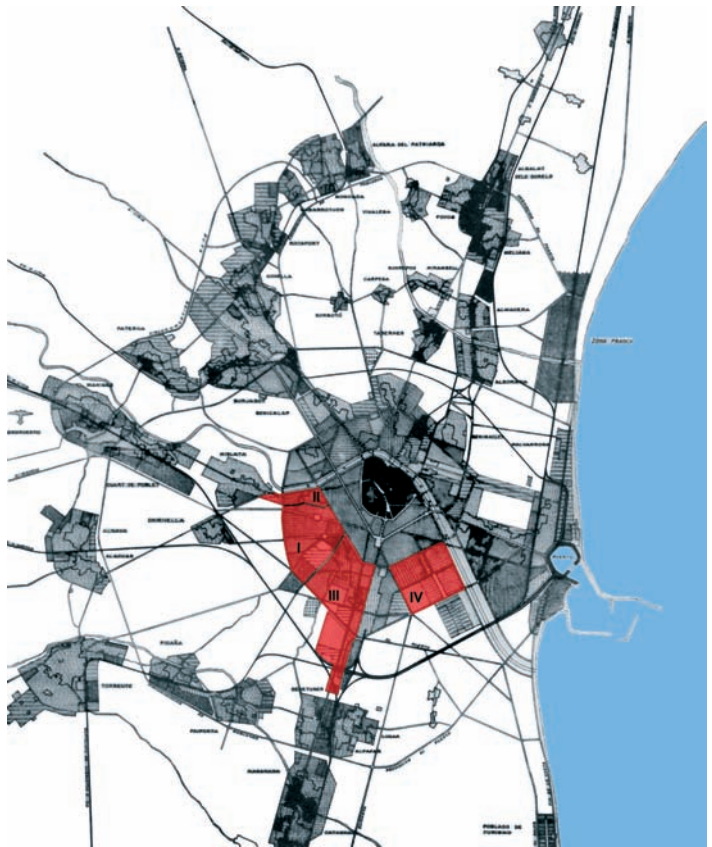


Figura 3. Situación de los Proyectos Parciales nº I-IV, que constituyeron las primeras zonas ordenadas por la Oficina Técnica de Gran Valencia en la capital. Fuente: Plano 1:25.000 del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura (1946) y elaboración propia.

<sup>12</sup> En 1940 el Ayuntamiento de Valencia tramitó ante las Cortes un segundo intento de anexión de términos municipales (ya en 1928 había tenido lugar una primera tentativa), que derivó en los años posteriores en un abierto enfrentamiento con las poblaciones implicadas. El expediente se cerró definitivamente el 27 de octubre de 1947, una vez constituida la corporación supramunicipal, instrumento novedoso que vendría también a remediar estas tensiones urbanísticas.

<sup>13</sup> Ley de 1 de marzo de 1946 de aprobación del *Plan General de Ordenación Urbana de Madrid y su zona de influencia*; Decreto de 1 de marzo de 1947 que recogía el texto articulado de la *Ley de Ordenación Urbana y Comarcal de Bilbao y su zona de influencia*; Decreto de 14 de octubre de 1949 que aprobó el texto articulado por el que se realizaba la *Ordenación Urbana de Valencia y su comarca*; y *Ley de Ordenación Urbana de Barcelona*, de 3 de diciembre de 1953.

<sup>14</sup> La Base Sexta decía textualmente: «Desarrollo del Plan General. La formación de proyectos parciales para el desarrollo del Plan y la ejecución de los mismos corresponderá: a) A los ayuntamientos interesados. En estos casos deberán someter sus proyectos a la aprobación del Consejo General, y su realización a la inspección del Presidente de la Comisión Ejecutiva; b) Al Consejo General: Primero. Cuando los ayuntamientos interesados no lleven a cabo por su cuenta determinados proyectos que el Consejo considere de urgente realización. Segundo: Cuando se trate de proyectos de interés general que afecten a varios Municipios y que el Consejo estime conveniente tomar a su cargo [...]».



El término municipal se dividió en distintos sectores, uno por cada plan parcial que habría que elaborar: una serie de *Hojas* con numeración arábiga (correspondientes a suelo urbano), junto a cuatro *Proyectos Parciales* diferenciados con numeración romana (referidos a zonas de expansión fuera del Camino de Tránsitos). Precisamente estos últimos son los que fueron encomendados a la Oficina Técnica de *Gran Valencia*.

A los planes parciales referidos, localizados en el término municipal de Valencia –pero adjudicados a la oficina metropolitana–, hubo que añadir un quinto relativo al Barrio Residencial Burjasot-Benimamet, inicialmente tramitado con el nombre de *Proyecto Parcial de Desarrollo nº 1 del núcleo Burjasot-Godella-Benimamet (Valencia)*, cuyo ámbito correspondía conjuntamente a esos tres ayuntamientos.<sup>15</sup>

En total, sobre terrenos enteramente de la capital, se señalaron cuatro planes parciales encomendados inicialmente a la CAGV:

- Proyecto Parcial nº I           Avda. de Castilla y Patraix
- Proyecto Parcial nº II        Calle de Cuarte (extramuros)

- Proyecto Parcial nº III       Camino Real de Madrid
- Proyecto Parcial nº IV       Ensanche Sureste  
   (carreras de Encorts y S. Luis)

Además, la Oficina Técnica de *Gran Valencia* atendió en sus primeros años de funcionamiento otros enclaves metropolitanos como el *Barrio Oeste de Chirivella*, la *Zona de Enlace de Chirivella y Mislata* o el *Poblado satélite de Manises*, de los que no es posible hablar en este texto –aun siendo de gran interés– por exceder el tema propuesto.

Gracias a los registros del Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia (a partir de ahora APAV), y la documentación del AHGV, se puede seguir la accidentada tramitación administrativa que siguieron todos estos primeros proyectos (repartidos entre estos dos archivos se han logrado reunir, además, los textos originales completos y otros planos de detalle). Esta información, junto con las diversas modificaciones puntuales según el caso, se ha volcado en el siguiente cuadro.

Nº	Nombre	Com. Perm. Ayto.	Pleno Ayto.	Exposición al público	Comisión Ejecutiva GV	Consejo General	Aprob. CCSL
I	Zona S.O.	Dir. al Pleno 27 ene-1949	5 feb-48	4 mar. /3 abr-1948	23 feb y 1mar-48 24 ene y 24 abr-49	22-jun-48 14-jun-49	15-mar-50
II	Zona O.	25 may-1948 27 ene-1949	17 jun-48	29 ago /28 sep 1948	29 jul y 3 ago-48 24 ene-49	14-jun-49	15-mar-50
III	Zona S.	1-jul-1948 27-ene-1949	22-jul-48	29-ago /28-sep-1948	29-jul y 3-ago-48 24-ene-49		26-mar-52 23-feb-54
IV	Ensanche S.E.	4 dic-1951	14 dic-51	1 ene. /2 feb-1952	25 feb-52 4 mar-52	27 jun-52	24-ene-53

Cuadro 1. Seguimiento temporal de la tramitación de los primeros Planes parciales elaborados por Gran Valencia en el término municipal de la capital, como desarrollo del Plan de Ordenación de Valencia y su Cintura de 1946. En rojo, las fechas correspondientes a la nueva tramitación forzada por reclamaciones o modificaciones. Fuente: Elaboración propia.

Para todos estos proyectos parciales se confeccionaron unas hojas enteladas de gran formato (algunas de casi tres metros de longitud), a escala 1:1.000 por regla general. Alcanzada la versión definitiva, se firmaban y sellaban para posteriormente ser remitidas a la CCSL. Una vez diligenciadas por ésta, se desarrollaban con posterioridad diversos planos por separado –dibujando sobre las hojas de la base catastral, que aportaba el tamaño y formato–<sup>16</sup>, tanto a escala 1:2.000 (correspondiente al número arábigo en cuestión), como 1:1.000 (en la que además figuraba el cuadrante en números romanos).

### 2.1 La experiencia del *Gran Bilbao*

La comparación de estos proyectos parciales con la tramitación de los primeros planes de *Gran Bilbao* ofrece varias similitudes, pues desde Valencia no se dejó de mirar la experiencia pionera de la corporación hermana. Al igual que en la urbe levantina, en Bilbao se había seguido, como fórmula para la preparación inmediata de suelo residencial, la estrategia marcada por el ayuntamiento de la capital: en ambas ciudades existía un fuerte problema de necesidad de alojamientos ante el rápido crecimiento demográfico, y

<sup>15</sup> Así se recoge, por ejemplo, en una relación firmada por el Arquitecto Municipal de Urbanismo de Valencia, dirigida al Gobierno Civil, sobre cumplimiento del artículo 134 de Régimen Local, de 25 de mayo de 1954. Benimamet ya pertenecía entonces al término municipal de Valencia, no así Burjasot o Godella, que nunca llegaron a anexionarse a la capital.

<sup>16</sup> Las dimensiones aproximadas de todas estas hojas son de unos 70 x 50 cm (que es la dimensión de la hoja tipo de la base catastral), siendo su disposición la del formato horizontal. Además, poseen unos bordes de respeto, en blanco, de unos 4-5 cm, por lo que la dimensión final de la hoja es aproximadamente de 80 x 60 cm.

la pormenorización del Plan Comarcal permitía obtener en poco tiempo una amplia parcelación para su uso con fines urbanos.

En 1946 ya se había abordado un primer desarrollo del Plan en Bilbao –el Plan Parcial de Deusto–, a iniciativa del Ayuntamiento. Sin embargo, no parece que la Oficina Técnica bilbaína supiera muy bien cómo afrontar tan novedoso instrumento, pues se solicitó ayuda a la Dirección General de Arquitectura para su redacción.

En efecto, el Plan Parcial va firmado por los arquitectos Manuel Muñoz Monasterio (el autor principal, nombrado supervisor directo por Bidagor) y Germán Aguirre, así como por el ingeniero Luis del Río (estos dos últimos técnicos pertenecientes a la corporación local).<sup>17</sup>

En diciembre de 1946 quedó expuesto el plan parcial al público, casi un año antes del comienzo de los trabajos por parte de *Gran Valencia*, por lo que no es aventurado suponer que serviría de base para los proyectos parciales que estudiaría el equipo de Lleó. Así, podemos encontrar en Deusto una temprana edificación abierta, con manzanas semicerradas de amplios espacios interiores y numerosos bloques lineales. Los equipamientos urbanos, tanto en su proporción como tipología, servirán también de referencia.

Sin embargo, la segunda experiencia urbanizadora en Bilbao, el plan parcial de la zona Sur de la Ciudad (mayo de 1947), se acogió al modelo de concurso. Seguramente la mala experiencia bilbaína, por su lenta tramitación –hasta cuatro años después no se entregó al ayuntamiento el documento técnico–, hizo que en la corporación valenciana se

optara por reforzar su capacidad operativa, eliminando cualquier sistema de asistencia técnica externa.

En cualquier caso, se puede afirmar sin duda que la *Gran Valencia* –con las dos Oficinas Técnicas simultáneas, la metropolitana y la municipal– se mostraría más operativa a la larga, al menos en cuanto a número de proyectos parciales y núcleos satélite se refiere.

### 2.2 Criterios documentales

Una vez que las oficinas técnicas comenzaron su labor, el Consejo General de la CAGV designó una Ponencia de Técnicos Arquitectos con el objeto de unificar criterios sobre los documentos necesarios para la redacción de proyectos parciales, los requisitos que había que cumplir en la tramitación de los mismos y las condiciones para no dejar interrumpidos los expedientes de solicitud de licencias que se presentasen mientras tanto.

A tal fin, el 10 de enero de 1948 se reunieron en la sede de la Oficina Técnica –por aquel entonces los locales del Palacio Municipal de la Alameda– los arquitectos Enrique Pecourt, Joaquín Rieta y Javier Goerlich (representantes en el Consejo General, respectivamente, de la Dirección General de Arquitectura, el Colegio de Arquitectos de la Zona de Valencia y la Sección Técnica de Arquitectura Municipal del Ayuntamiento de Valencia), bajo la presidencia del Arquitecto Director de dicha entidad, Germán Valentín-Gamazo. Asistían también, en calidad de asesores, los arquitectos Mauro Lleó y Camilo Grau, «de la Oficina de la Comisión

Ejecutiva del Organismo Gran Valencia» y de la Oficina Municipal de Urbanismo. Las conclusiones se acordaron por unanimidad.<sup>18</sup>

Respecto a la documentación mínima necesaria para afrontar el planeamiento parcial, se fijó la siguiente relación:

- Memoria: en la que deben hacerse constar las modificaciones que se introduzcan al Plan General, con los motivos en que se apoyen.
- Planos de alineaciones.
- Plano de zonificación.
- Perfiles transversales, tipo de las calles, avenidas y plazas.
- Planos de detalle de las plazas u órganos importantes.
- Perfiles longitudinales de las principales arterias, cuando se trate de zonas no urbanizadas.
- Ordenanzas de edificación y aquellas especiales para Plazas o lugares que hayan de tenerlas distintas de la zona en que estén enclavadas.
- Orden de desarrollo del Proyecto, con su división en etapas y exposición de los medios económicos en que se pueda apoyar su desarrollo.<sup>19</sup>

Al estudiar a continuación los Proyectos Parciales nº I-IV, se podrá comprobar que efectivamente fue así cómo se abordaron.<sup>20</sup>

Además, la Ponencia de Técnicos determinó que los proyectos formulados por las Oficinas Técnicas de los Ayuntamientos no requerían ir acompañados de las Ordenanzas Municipales, pues éstas debían ser redactadas para todos los proyectos por la Oficina Técnica del *Gran Valencia*. Esta tarea también recayó, pues, sobre el equipo de Mauro Lleó.

### 2.3 Ordenanzas reguladoras

El Plan General de Ordenación de Valencia de 1946 había establecido un proyecto de Bases Generales para las Ordenanzas reguladoras de la edificación «en el ámbito territorial a que la ordenación se extiende». Inspirándose en ellas, *Gran Valencia* aprobó en dos remesas unas Ordenanzas detalladas para el municipio de la capital que pretendían contribuir al mejor cumplimiento de los fines fijados por el Plan: «conseguir una ciudad ordenada en su conjunto y detalles, lograr una densidad de población de acuerdo con el carácter de los diferentes barrios, regular los usos de vialidad y edificación», etc.

Las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación del Ayuntamiento de Valencia, promovidas por el Consejo General de la CAGV, entraron en vigor de 1950 a 1955: las numeradas del 1 al 6 fueron aprobadas por la CCSL en virtud de un acuerdo de fecha 23 de octubre de 1950 (que introducía unas pequeñas modificaciones a la propuesta de *Gran Va-*

<sup>17</sup> A diferencia de Bilbao, los arquitectos de *Gran Valencia* no estaban integrados en la Oficina Técnica Municipal, gozando de una mayor independencia y especialización. De hecho, el barrio obrero de San Ignacio –incluido en el Plan Parcial de Deusto– había sido redactado por Hilario Imaz, Luis Lorenzo Blanc y el propio Aguirre, arquitectos que acabarían vinculados al *Gran Bilbao* por distintas razones (Imaz como representante de la DGA, Blanc como técnico municipal y Aguirre como integrante de su Oficina Técnica).

<sup>18</sup> Acta de la Ponencia de Técnicos Arquitectos, de 10 de enero de 1948. APAV.

<sup>19</sup> A su vez, los proyectos parciales de ejecución (un escalón aún más detallado para el desarrollo del Plan) debían constar, además de los documentos reseñados para los de alineaciones y zonificación, de los especificados en la Base 6ª de la Ley de 18 de diciembre de 1946 y en los capítulos correspondientes del Reglamento de Obras, Servicios y Bienes Municipales de 14 de julio de 1924, disposición complementaria del Estatuto Municipal vigente.

<sup>20</sup> La documentación completa (Memoria y planos elaborados a lo largo de toda la fase de tramitación de estos Proyectos) puede consultarse en Juan Ramón Selva Royo: *29+1. La ordenación urbanística metropolitana de Gran Valencia*, Tesis doctoral, Universidad de Navarra, 2013.



lencia aprobada el 29 de diciembre anterior), mientras que las seis siguientes, del 7 al 12, se aprobaron el 14 de enero de 1955. Todo el conjunto refundido entró en vigor el siguiente día 26.<sup>21</sup>

Las Ordenanzas de la ciudad de Valencia sólo incluían el articulado de estas primeras doce zonas, si bien en su índice introductorio –artículo 1º– se enumeraban hasta 15 zonas distintas (las tres últimas se referían concretamente a las Zonas de

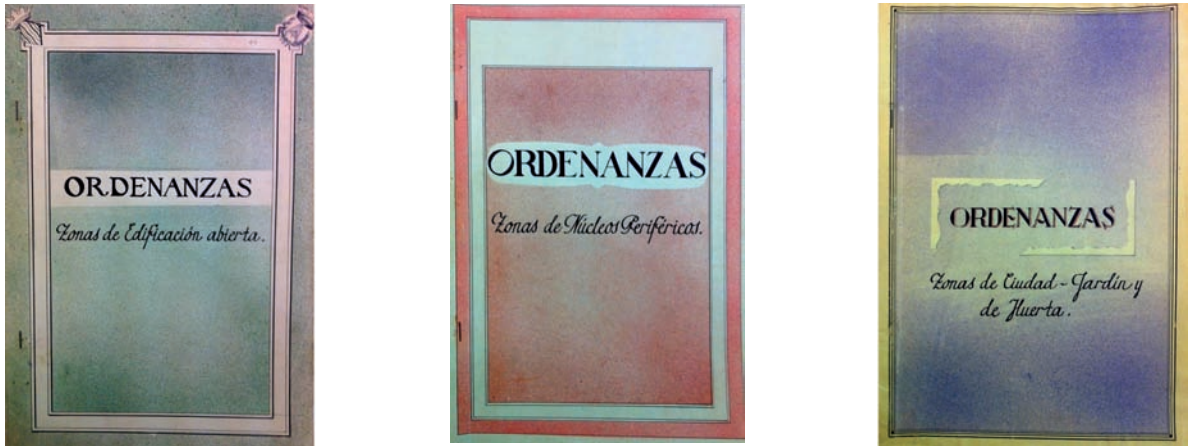


Figura 4. Portadas de tres de los capítulos (Zonas de Edificación abierta, Zonas de Núcleos Periféricos y Zonas de Ciudad-Jardín y de Huerta) incluidos en las Ordenanzas promovidas por Gran Valencia. Fuente: APAV.

<sup>21</sup> En concreto, las Ordenanzas Generales del Ayuntamiento de Valencia, que en el propio texto reciben el nombre de «Ordenanza Especial núm. (i)», se referían a las siguientes zonas:

1ª. Recinto Antiguo Histórico-Artístico.

2ª. Zona Interior.

3ª. Zona Comercial intensiva en zona interior.

4ª. Zona de Transición de Ensanche.

5ª. Zona Comercial intensiva en el Ensanche.

6ª. Zona de Ensanches Actuales.

La segunda tanda de Ordenanzas, que también completaba la documentación del Plan General de Ordenación de Valencia y su Comarca, incluía las siguientes zonificaciones:

7ª. Zona de Núcleos Actuales.

8ª. Zona de Ensanches Futuros.

9ª. Zonas de Edificación Abierta.

10ª. Zonas de Núcleos Periféricos.

11ª. Zona de Huerta.

12ª. Zonas de Ciudad Jardín.

Tolerancia Industrial, Zonas Industriales y Zonas de Ordenanzas Especiales). Seguramente, no se llegó a modificar el contenido previsto para esas zonas en las Bases Generales de Ordenanzas, por lo que siguieron vigentes. Aunque también es cierto que la pronta redacción de proyectos parciales en la capital modificó sustancialmente las condiciones para la zonificación especial e industrial inicialmente previstas en el Plan de 1946.

A modo de ejemplo, cabe referirse a la Zona de Ordenanzas Especiales, que constituían el capítulo X de las Bases Generales originales. Se le reservaba la «máxima dignidad» a los elementos urbanos que se dispusieran allí, según unas normas de altura, composición de fachadas y materiales.<sup>22</sup>

La publicación oficial de estas Ordenanzas vino acompañada, a modo de anexo, por dieciséis hojas que recogían los gráficos explicativos de las diversas prescripciones para cada zona.

Para los Poblados de la Cintura, en cambio, siguieron vigentes las ordenanzas marcadas en las Bases Generales previstas en la redacción original del Plan de Ordenación de 1946, en tanto no se redactara el correspondiente proyecto parcial de desarrollo. Esto dio lugar a situaciones des-

ventajosas para varios municipios, circunstancia que llevó años después (en 1960) a promover una modificación parcial relativa a la densidad.

El capítulo que trataba sobre los municipios de la periferia en dichas Bases era el XIV. Comenzaba con la relación de los poblados según un criterio geográfico (en el sentido contrario al de las agujas del reloj), incluyendo Borbotó y Carpesa junto a los veintinueve núcleos administrativos locales que conformaban la *Cintura* de la *Gran Valencia*. Antes de entrar a detallar los anchos de calles y las condiciones edificatorias particulares, el texto subrayaba el carácter «eminente residencial» de los pueblos, junto a las eventuales zonas de tolerancia industrial (en casi todos ellos) e industrial (en función de la tendencia estudiada por el Plan General).

Con el tiempo, la Corporación Administrativa formuló también ordenanzas especiales para toda la comarca, como la que regulaba en zona de huerta las edificaciones que no fuesen para fines exclusivamente agrícolas (aprobada por la CCSL el 26 de julio de 1956).

Con respecto a la tramitación, se diferenciaron los proyectos parciales de nuevas alineaciones y zonificación redactados por la Oficina Técnica de Arquitectura del

<sup>22</sup> La relación completa de dichos ámbitos, algunos representados en las perspectivas que acompañaban la documentación del Plan, incluía:

«Zona del río, comprendida entre los puentes de Aragón y S. José.

Nueva vía proyectada entre la Puerta de Serranos y la Plaza de la Reina, incluyendo ésta.

Zona de edificaciones frente al puerto, constituyendo la fachada de Valencia al Grao.

Zona proyectada como prolongación de la calle del Marqués de Sotelo hasta la gran plaza de concurrencia de las Grandes Vías del Marqués del Turia y Fernando el Católico, que coinciden con los terrenos que actualmente ocupa gran parte de la Estación y sus instalaciones (llamada más adelante en el propio texto con el término futuro Foro Valenciano).

Zona de penetración de la carretera de Madrid desde la altura de la Cárcel Modelo hasta la plaza donde concurren las vías de Roberto Castrovido y Ángel Guimerá.

Zona de la Ciudad Universitaria comprendida entre los Viveros y el nuevo acceso de Barcelona.

Avenida de prolongación de la calle de Maestro Gozalbo en el ensanche Sureste de la ciudad, hasta su encuentro con la futura Ronda de Valencia.

Todas las plazas que se consideren centros de distritos o de barrios y que estén presididas por una Parroquia o una Tenencia de Alcaldía.»



Ayuntamiento de Valencia, de los formulados por la Oficina Técnica del *Gran Valencia*.

Los primeros se remitían, una vez redactados, a la Sección Administrativa de Urbanismo para formar el oportuno expediente que había de ser aprobado por la Comisión Municipal de Urbanismo, la Comisión Municipal Permanente y el Pleno Municipal. Después se enviaba a *Gran Valencia*, a fin de que su Oficina Técnica los informase y pudieran ser aprobados por la Comisión Ejecutiva. Tras su exposición pública de un mes, y después de informar la misma Oficina Técnica las reclamaciones presentadas, éstas pasaban junto con el Proyecto para someterse a la aprobación de la Comisión Ejecutiva, elevando la propuesta de aprobación definitiva al Consejo General. Éste, a su vez, lo remitía a la CCSL (el organismo superior competente) para su aprobación. Una vez alcanzada, el Proyecto y la resolución obtenida se devolvían al Ayuntamiento en cuestión para su ejecución.

Cuando los proyectos parciales se formulaban por la Oficina Técnica de *Gran Valencia*, el trámite había de ser el

mismo, comenzándose por remitir el proyecto redactado al Ayuntamiento correspondiente, para seguir después su tramitación según el orden establecido anteriormente.

### 3. PROYECTO PARCIAL Nº I

El *Proyecto Parcial nº I-Zona S.O.* tenía como misión el desarrollo urbano del ensanche de Valencia hacia el suroeste, sobre terrenos de huerta, incluyendo el entonces poblado de Patraix (todavía hoy por consolidar como barrio).

Este sector de la ciudad se consideró de capital importancia a raíz de la construcción –a cargo del Ministerio de Obras Públicas– del nuevo acceso de Madrid (la Avenida de Castilla, estrenada apenas tres años antes). Además, abarcaba también la nueva carretera de Torrente –recién construida por el Ayuntamiento– y parte del camino hacia el Puerto desde la Avenida de Castilla, por lo que se le etiquetó como «zona importantísima para la futura y próxima expansión de la Ciudad».<sup>23</sup>

<sup>23</sup> Proyecto Parcial nº I-Zona S.O. Memoria. Diciembre de 1947. AHGV.

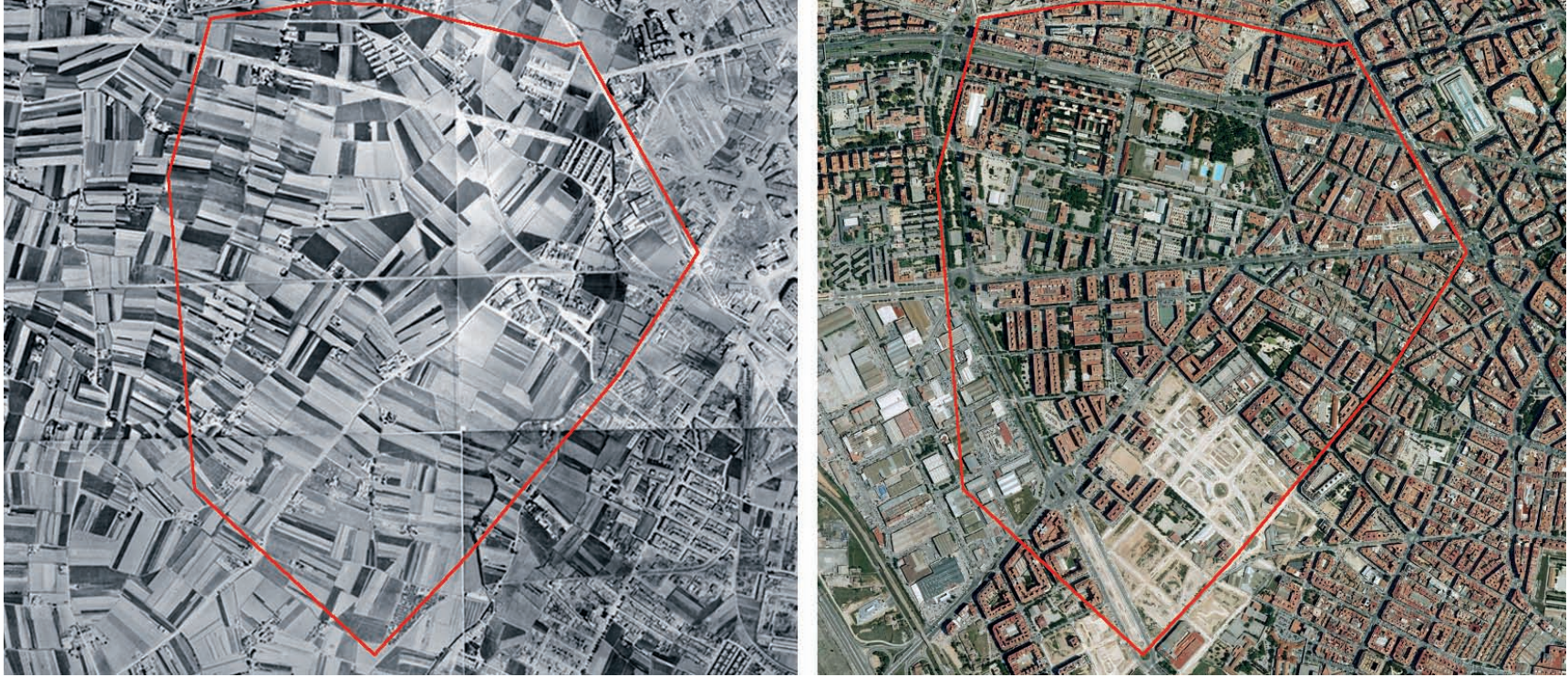


Figura 5. Ámbito comparado (1944-2008) del Proyecto Parcial nº I. Fuente: Fotoplanos de la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, CETFA (Llopis y Perdigón, 2010), ortofoto digital del Instituto Cartográfico Valenciano y elaboración propia.

Estaba limitado al Oeste por el Camino de las Tres Cruces y la desviación de la carretera de Madrid al Puerto; al Norte con el Camino de Tránsitos (hoy Avenida Benito Pérez Galdós) y «una calle prolongación de la parte posterior de la Cárcel Modelo que continúa paralela a la Avenida de Castilla, desembocando en el Camino de Tránsitos a la altura de Calixto III»<sup>24</sup> (la actual Luis Lamarca); y al Sur con la prolongación de la calle de Cuenca, continuando hasta que ésta

<sup>24</sup> *Ibíd.*

tocaba la vía férrea de la línea de Villanueva de Castellón.

Este plan supuso el primer trabajo alumbrado por la Oficina Técnica de *Gran Valencia*, con Mauro Lleó y Víctor Bueso como cofirmantes: la Memoria, el Plano de Alineaciones y Zonificación y los planos de detalle, llevan fecha de diciembre de 1947, y fueron aprobados inicialmente por el Pleno del Ayuntamiento el 5 de febrero de 1948. Es razonable suponer, sin embargo, que los trabajos hubieran



comenzado con anterioridad, remontándose al menos al mes de octubre, cuando tiene lugar el relevo en la alcaldía tanto y la inicial provisión de fondos.

En realidad, se trató del segundo plan parcial redactado como desarrollo del Plan General, pues pocos días antes (29 de noviembre de 1947) la Oficina Municipal de Urbanismo había desarrollado la Hoja nº 2, si bien ésta se limitó más bien a corroborar las alineaciones oficiales del Ensanche ya consolidado.

Existía, pues, una especial urgencia para comenzar los trabajos de desarrollo del Plan. Tanta, que debido a no poseer planos topográficos con la información actualizada (la base catastral databa de 1929), se decidió dividir la zona escogida en dos, para poder acometer el estudio de la urbanización de la «zona de influencia del nuevo acceso de Madrid». Y es que, inicialmente, el proyecto parcial había de llegar por el Norte hasta el río Turia, «como límite que parece natural», pero quedó restringido en función del conocimiento preciso que se tenía en la Oficina Técnica de la realidad a urbanizar, dejando «la zona hasta el río para otro Proyecto Parcial que inmediatamente estudiaremos» (el que sería el nº II).<sup>25</sup>

Es interesante constatar cómo se le dio continuidad a la doctrina de división de la ciudad en distritos y barrios, expuesta por sus redactores en la conferencia de presentación del inmediato predecesor del Plan General, el Plan de Ordenación de la Provincia de Valencia: esta nueva zona de ensanche vendría a corresponderse con un nuevo distrito, para el que se diseñó su Centro Cívico correspondiente, el cual incluía tanto la Tenencia de Alcaldía como una iglesia Parroquial. Esta jerarquización de la ciudad

<sup>27</sup> *Ibíd.*

respondía no tanto a un diseño teórico, como a la pretensión de un modelo social equilibrado –fuertemente controlado políticamente–, posicionado frente al marxismo y la sociedad liberal, y que precipitó en lo que se denominó *organicismo*.

Los redactores del proyecto parcial prestaron una gran importancia a las vías de tráfico, diferenciando entre *vías de acceso radiales* (la Avenida de Castilla, la calle trazada sobre el ferrocarril de Utiel, la trazada sobre la carretera de Torrente y la prolongación de la calle de Cuenca) y *vías de ronda* (la llamada Ronda Exterior, entre otras), y dejando claro que se habían diseñado no solamente para servicio de su zona inmediata, sino de toda la ciudad. El estudio más detallado de las vías recayó en la compleja sección de la Avenida de Castilla, con tramos de 40 y 65 m.

En cuanto a la zonificación, una primera impresión puede llevar a pensar en un típico crecimiento de ensanche por manzanas, pero la realidad es que se preveían (mediante un grafismo por colores) zonas de Edificación Abierta, Ciudad Jardín, de Tolerancia Industrial e Industriales. La Avenida de Castilla, por ejemplo, se constituía en el eje de la zona de Ensanches Futuros –con manzanas más alargadas de lo habitual para reducir el número de cruces–, mientras que se pensó que las manzanas de Edificación Abierta fueran de gran tamaño ya que habría que tener en cuenta bloques de viviendas de dos crujías con calles particulares y jardines de separación. Se previó además una extensa zona de Ciudad Jardín al Sur de Patraix, lindando con el Proyecto Parcial nº III, en una situación sorprendentemente cercana al centro urbano.



Figura 6. Proyecto Parcial nº I. Zona S.O. Plano de Alineaciones y Zonificación. Escala 1:1.000. Ejemplar sellado pero sin firmar ni diligenciar. Diciembre 1947. Fuente: APAV.

Un detalle precursor es la disposición de la zona Industrial, claro precedente del Polígono Vara de Cuart (proyectado en 1960), de la que se justifica en la memoria su situación «de forma que los vientos dominantes no lleven los humos a la Ciudad, siendo también de dimensiones grandes las manzanas».<sup>26</sup> La importancia de los vientos para la Oficina Técnica debió, además, de quedar clara

desde un primer momento, pues esa detallada información se incluía en varios de los planos –todos ellos conservados en el AHGV–, del Proyecto de Urbanización de Valencia, realizado por la Cátedra de Urbanología de Barcelona en 1943. El caso es que su situación sirvió de base también para emplazar las zonas industriales de los proyectos parciales contiguos.

<sup>26</sup> *Ibíd.*



También se actuó sobre el núcleo de Patraix, ensanchando diversas calles y dejando edificios fuera de línea (después de comprobar que no tenían *importancia histórico-artística*), para no incurrir en la mala experiencia de Ruzafe, donde al llegar el ensanche de la Ciudad, se habían derribado las modestas casas para elevar en su sitio edificios de altura, «y actualmente pueden verse edificios elevados en calles de 6 y 7 m de anchura».<sup>27</sup> Existió, al menos sobre el papel, una cierta preocupación por la integración histórica del nuevo ensanche (Lleó, 1971).

Además de las iglesias, se plantearon cuatro escuelas y tres mercados, convenientemente distribuidos en la trama urbana. Se procedió también –tal y como había previsto el Plan de Ordenación– a la creación de un parque «como pulmón del Distrito y lugar de esparcimiento y juego de los niños»<sup>28</sup>, muy recortado, por cierto, en los siguientes planes parciales que desarrollaron esta zona hasta quedar convertido en un exiguo jardín.

En el Plano de Alineaciones y Zonificación se grafía ya el nuevo Hospital Provincial (en la parte superior izquierda), en construcción, junto con una Avenida de Castilla ajardinada, con la sección de salón urbano que hoy se ha perdido. Es muy interesante hacer notar también que, tratándola como una zona más, se le asignó un color a la huerta: ésta se dibuja en el límite suroeste, como borde urbano, asumiendo así un posicionamiento en la relación ciudad-huerta (un conflicto histórico en el planeamiento de Valencia) donde la zona industrial es la que hacía de charnela. En la zona más occidental, sin embargo, se proponía un cambio en lo previsto por el Plan, al situar una *Futura Ciudad Jardín* en terrenos inicialmente destinados a usos

<sup>27</sup> *Ibíd.*

<sup>28</sup> *Ibíd.*

agrícolas (será el precedente del Barrio Residencial nº 2), que habría de ser desarrollada por un plan parcial distinto.

Por último, la Memoria recogía aquellos puntos que suponían una modificación del Plan de Ordenación Urbana de Valencia y su Cintura, recientemente aprobado. Además, de acuerdo con la Base 6ª de la Ley de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca, la Memoria incluía un Plan Económico para su ejecución, la forma de realización de las obras y servicios –y la solución previa de los problemas de habitabilidad–, y el establecimiento de Ordenanzas Especiales si fuera el caso.

En este último punto, Lleó y Bueso propusieron esperar a la definitiva aprobación de las Ordenanzas Reguladoras de la Edificación que el correspondiente Proyecto de Bases contemplaba y que todavía no se habían redactado. Basadas en estas últimas, podrían redactarse las Ordenanzas Especiales para –en el caso del Proyecto Parcial nº I– ordenar las fachadas de las edificaciones recayentes a la Avenida de Castilla (que habrían de tener *unidad de estilo* e *idéntica altura de cornisas*).

Con todo, no hay que concluir que el trabajo de ordenación de la Oficina Técnica partiera de cero. El Plan de Ordenación Urbana había desarrollado un detallado trabajo previo, tan ingente como actualmente poco conocido, que sirvió de referencia válida –con las modificaciones obligadas por los proyectos viarios recientes– para los arquitectos de *Gran Valencia*. De hecho, es posible reconocer sobre la base de los planos topográficos de 1929 el estado del que partieron tanto la Oficina del Plan de Valentín-Gamazo como la Oficina Técnica de Lleó, pues se han podido localizar las hojas que, coloreadas a mano, sirvieron de información pri-

mera. Comparando ambos documentos con el resto de planos previos al Proyecto Parcial nº I, es posible advertir cuál era el estado de la cuestión en el momento en que se le encomendó a *Gran Valencia* el desarrollo de esta zona.

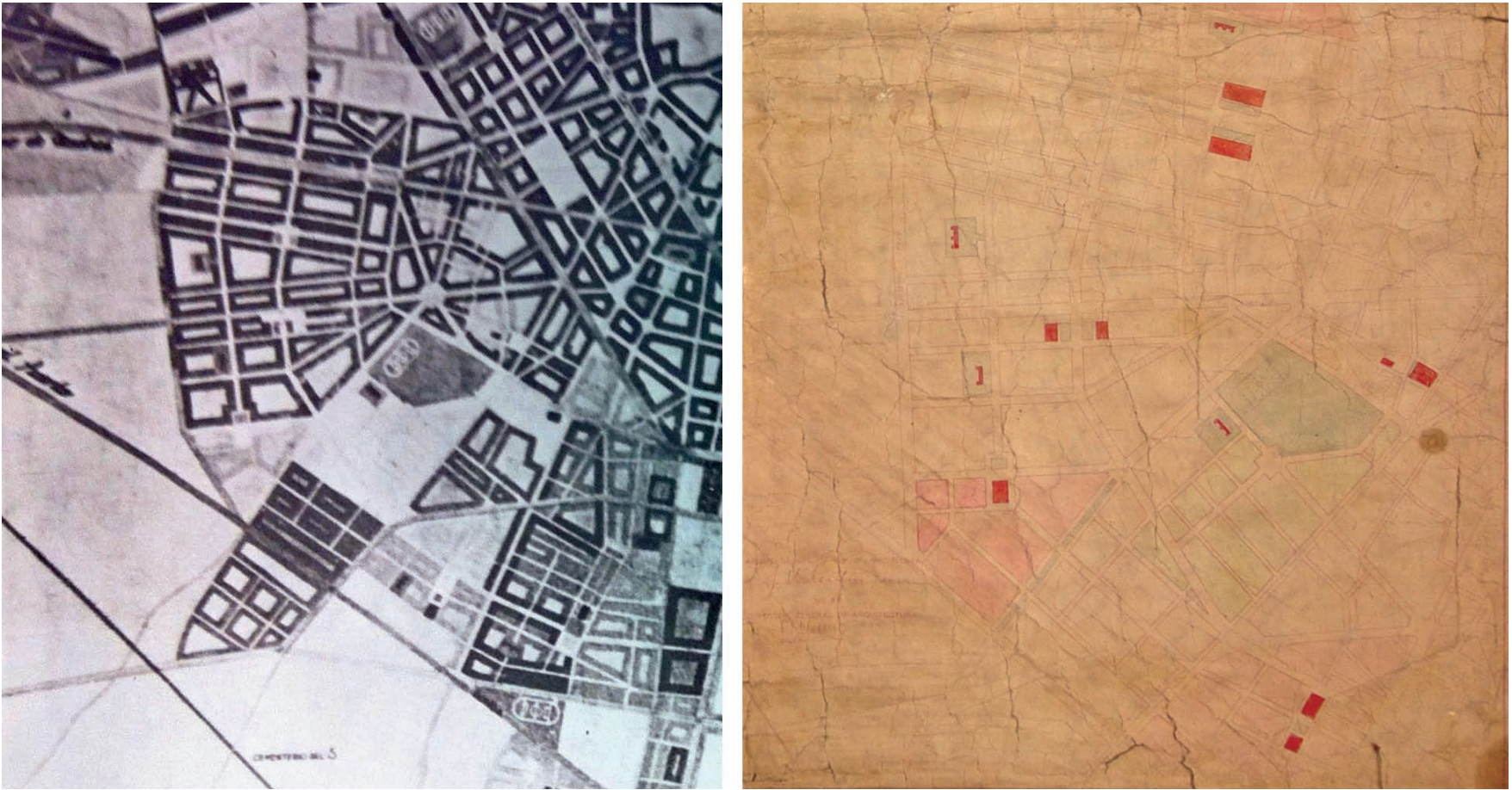


Figura 7. Detalle de dos planos previos a la elaboración del Proyecto Parcial nº I: fragmento del Plano de la Gran Valencia (izq.) y Hoja 2C a escala 1:4.000 (der.) con la ordenación pormenorizada del sector, este último perteneciente al Plan de Valentín-Gamazo de 1946. Fuente: AHGV y APAV.



Resulta también muy significativo observar el plano de la ciudad elaborado en 1946 antes de su desarrollo pormenorizado en planes parciales, conservado nada más en una reproducción fotográfica parcial. Ahí están los precursores de los distintos proyectos que, separados en Hojas, abordarán las dos Oficinas Técnicas (la municipal y la metropolitana).

En el caso particular del sector correspondiente al Proyecto Parcial nº I, se aprecia el gran parque inicialmente previsto, con campo de deportes incluido, o la importancia de una plaza circular en mitad del sector ordenado. Quizá lo que más llame la atención, pues desapareció en el proyecto parcial posterior, sea un barrio previsto al otro lado de la Ronda Exterior, justo a la altura donde ésta enlazaba con la carretera de desviación al Puerto desde Madrid.

Se ha recogido también en la Figura 7 una de las hojas enteladas en las que se basó el desarrollo pormenorizado posterior. Cronológicamente no es mucho más tardía, pues se trata de una documentación incluida en el Plan de 1946 –previa por tanto a los trabajos de *Gran Valencia*–, ya que va firmada por Valentín-Gamazo y Prieto Moreno. Ahí ya ha desaparecido el barrio exterior a la Ronda, y se

enfatan aún más los finales de perspectiva rematados por los centros cívicos, se corrigen algunas alineaciones y el Camino Nuevo de Picaña sigue quebrado, sin adecuarse al nuevo trazado. El parque conserva su tamaño (que el Proyecto Parcial empezará a recortar con la disposición del Mercado contiguo), y se mantienen las zonas de Ciudad-Jardín, e Industrial, éstas últimas con manzanas de grandes dimensiones.

El estado final del Proyecto Parcial nº I, tal y como se ha expuesto al comienzo del epígrafe, se corresponde con el ejemplar firmado a escala 1:1.000 del Plano de Alineaciones y Zonificación conservado en el APAV. Se encuentra en muy mal estado, por lo que no se ha podido reproducir (se ha conservado un poco mejor otro ejemplar pero sin firmar, según muestra la Figura 6). Sin embargo, es posible contrastar ambos documentos –que difieren en varios aspectos– puesto que el primero también está microfilmado, en blanco y negro, en el Archivo de Arquitectura y Urbanismo de la ETSAV. Ambos están fechados en el mismo mes de diciembre de 1947, pero hay que señalar como definitivo (y por tanto, posterior) al que se conserva microfilmado.



Figura 8. Proyecto Parcial nº I. Zona S.O. Plano de Alineaciones y Zonificación. Escala 1:1.000. Ejemplar sellado y firmado, sin diligenciar. Diciembre 1947. Fuente: Archivo de Arquitectura y Urbanismo de la ETSAV.

Las principales diferencias entre los dos planos entelados estribaban en el tamaño de algunas manzanas, reducidas en la versión definitiva, en la variación de anchos de calles y en la resolución de algunos puntos singulares como el límite este del gran parque previsto junto a la calle Cuenca. Modificaciones que, como se verá más adelante, introdujo Monasterio en 1948 pero que no conllevaron por lo visto un cambio en la fecha del plano.

Se han localizado también varias de las hojas posteriormente confeccionadas por la Oficina Técnica –eran los delineantes quienes las elaboraban bajo la supervisión de los arquitectos– en las que se transcribió la información definitiva del *Proyecto parcial de desarrollo nº I* (sic) a nueva escala.<sup>29</sup> Así, una vez obtenida la aprobación de la CCSL, se dispuso de un formato más cómodo para su consulta. Las nuevas hojas se volvieron a firmar y sellar para refrendar su autoridad normativa, manteniendo la fecha inicial (como había pasado también con el Plano de Alineaciones y Zonificación) y citando también a los nuevos técnicos (como era el caso de Antonio Gómez Llopis, incorporado el 1 de junio de 1950).

<sup>29</sup> Esta tardía denominación no debe llevar a confundir este proyecto con el *Proyecto Parcial de Desarrollo nº 1 del núcleo Burjasot-Godella-Benimamet (Valencia)*, antes mencionado.



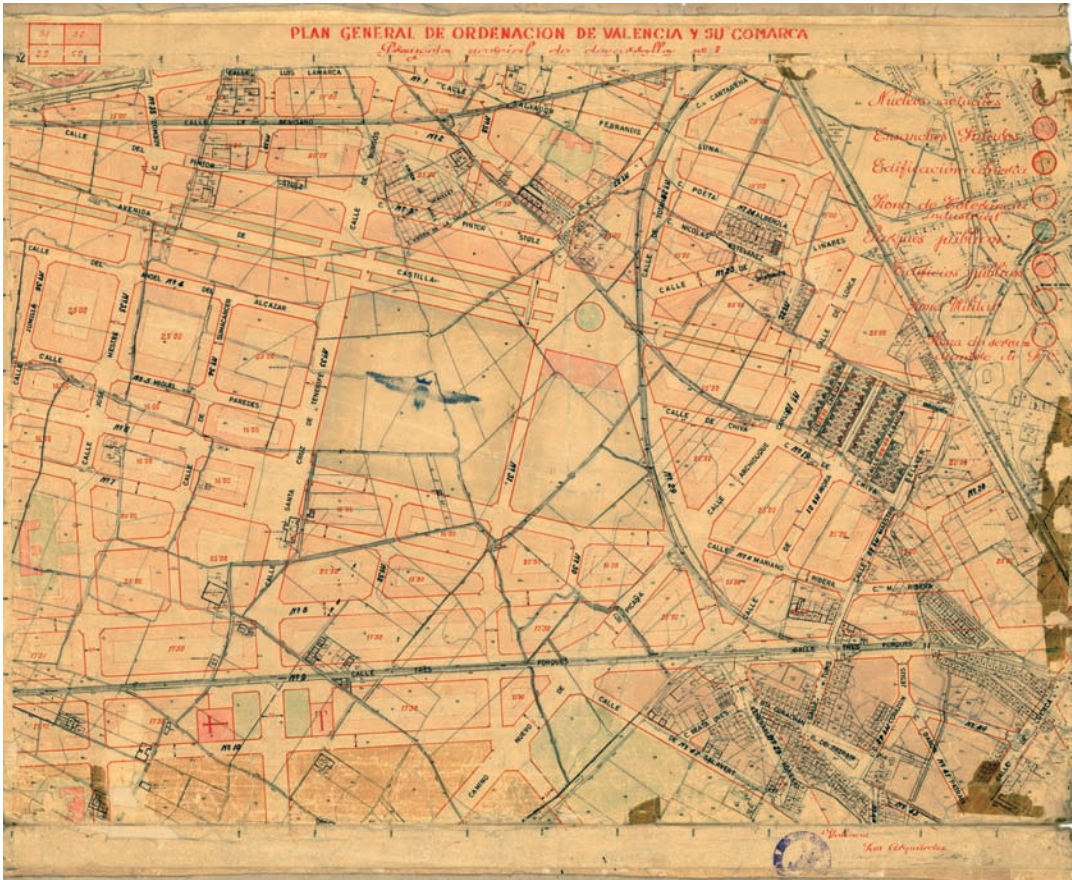


Figura 9. Hoja 52 a escala 1:2.000 del Proyecto Parcial nº I. Firmada (Mauro Lleó y Víctor Bueso). ca. 1950. Fuente: APAV.

316

La historia de la tramitación de este Proyecto Parcial puede servir de referente para comprender la complejidad administrativa de los planes urbanísticos, ya enrevesada en época tan temprana. Tras ser aprobado por la Comisión Ejecutiva de *Gran Valencia* el 23 de febrero y el 1 de marzo de 1948, permaneció expuesto al público durante el preceptivo mes (del 4 de marzo al 3 de abril) que marcaba el artículo 135 de la Ley Municipal entonces vigente. En ese período se recibieron varias reclamaciones de particulares, con ocasión de las cuales se modificó el Plano: se conservó la calle nº 2 del Barrio Vidal, y se modificó el trazado de la calle nº 40, entre otras. Estas modificaciones fue-

ron aprobadas por la Comisión Ejecutiva el 7 de junio previo informe técnico del Arquitecto Jefe, Mauro Lleó. El 22 de junio de 1948, el Consejo General aprueba lo resuelto por la Comisión Ejecutiva con vistas a su definitiva validación, pero nuevas modificaciones introducidas por Manuel Muñoz Monasterio hacen que el Proyecto tenga que pasar de nuevo por la Comisión Ejecutiva. Los cambios supusieron un rediseño en muchos aspectos, algo necesario según el Arquitecto Director por tratarse del primer proyecto parcial que había de servir de referencia para los siguientes:

- Ampliación de la calle 33 (Ronda intermedia) de 25 a 30 m.
- Modificación de la plaza formada por las calles 6 y 7 y cruce de la 33.
- Supresión del trozo de la calle nº 5, entre las calles 36 y 37.
- Supresión de la calle 60, entre las calles 58 y 61.
- Modificación de la zonificación y líneas alrededor del Mercado sito en la calle de Nicolás Factor.
- Ampliación de la calle nº 29, de 20 a 25 m.
- Modificación de la plaza formada por el encuentro de la calle nº 9 y Camino de Tránsitos.
- Parcelación de la zona de Ciudad Jardín, entre las calles 49, 53, 15 y 18.
- Variación del trazado de la carretera de desviación al Puerto y accesos de ferrocarril.<sup>30</sup>

Como se ve, se trataba de modificaciones de todo tipo, afectando principalmente a las alineaciones previstas y a las parcelaciones. Mientras tanto, se iban consolidando las in-

fraestructuras que habían condicionado el diseño del sector (Avenida de Castilla, Camino Nuevo de Picaña, Camino de las Tres Cruces, construcción del Nuevo Hospital Provincial y camino de entrada a la nueva Casa de la Misericordia, entre otras). El 24 de enero de 1949, una vez modificado el proyecto, fue aprobado de nuevo por el órgano ejecutivo de *Gran Valencia*, y el 29 de abril éste volvía a reunirse para tomar en consideración –tras el nuevo período de exposición pública– solamente una de las reclamaciones formuladas por los particulares, pero que suponía un nuevo esfuerzo actualizador: restablecer las líneas de los proyectos municipales vigentes en el año 1935, para la calle nº 40, solicitándolas al mismo tiempo al Ayuntamiento de Valencia para poder incorporarlas. Finalmente, el Proyecto Parcial nº I fue tramitado por el Consejo General el 19 de junio de 1949, y remitido a la CCSL el 13 de julio. Recibió la preceptiva aprobación el 15 de marzo de 1950 (a la vez que los proyectos parciales 2, 5, 7 y II), dos años y medio después del comienzo de su estudio.

317

<sup>30</sup> Proyecto Parcial nº I. *Modificaciones introducidas por el Sr. Monasterio*. Sin fecha. AHGV.



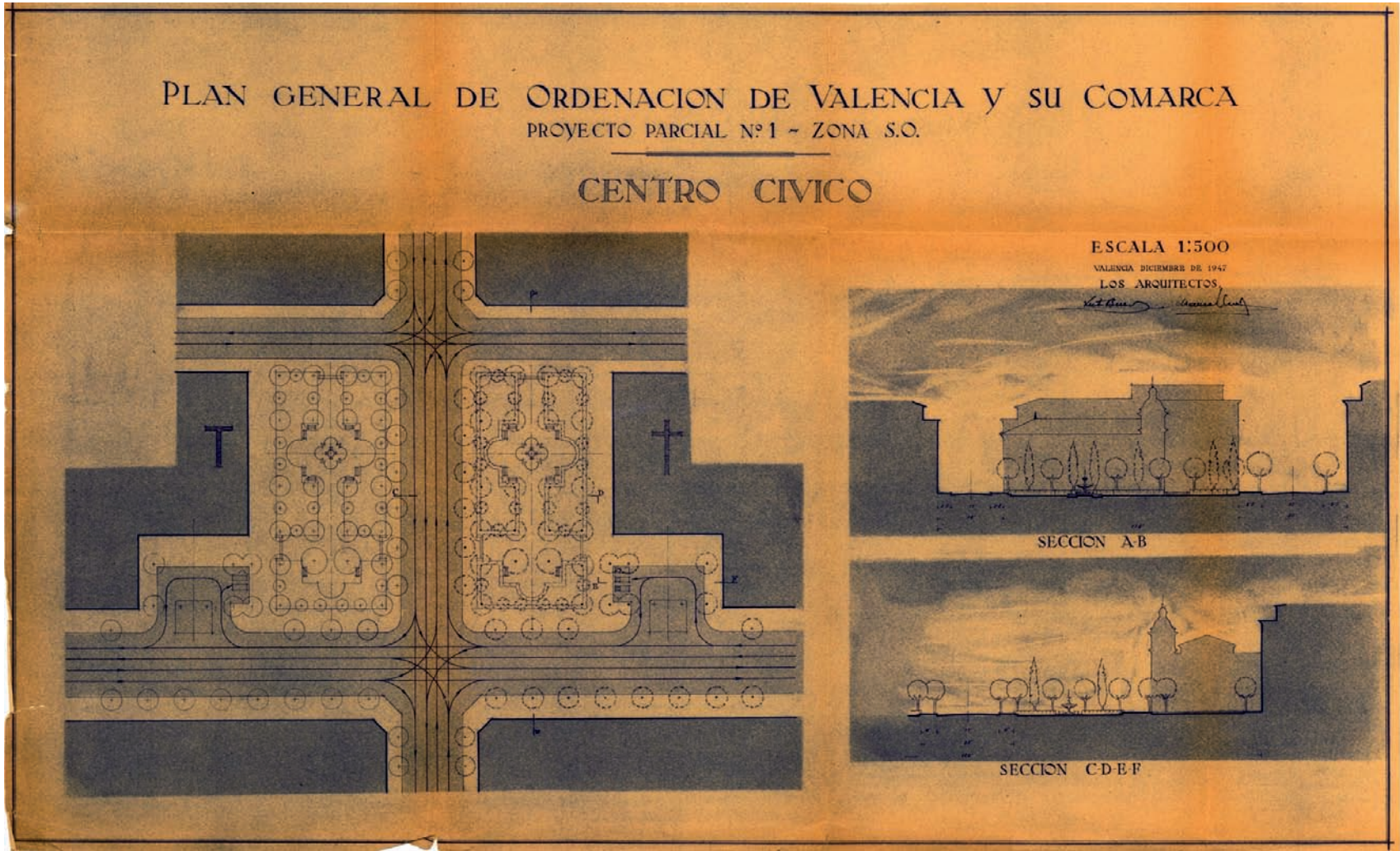


Figura 10. Centro cívico. Escala 1:500. Firmado. Diciembre 1947. Previsto para la calle Tres Forques, en su intersección con Santa Cruz de Tenerife. Fuente: APAV.

La Hoja nº 2 (arábigo) fue, como ya se ha apuntado, la única redactada con anterioridad a este primer trabajo de *Gran Valencia*, pues lleva fecha de 29 de Noviembre de 1947. Sin embargo, se limitó más bien a corroborar las alineaciones oficiales del Ensanche de Valencia, por lo que es el Proyecto Parcial nº I el primer desarrollo parcial del Plan que tuvo por misión el preparar suelo urbanizado (sobre terrenos de huerta) para el crecimiento de la ciudad.

Por último, resulta interesante observar cómo se afrontó el estudio de detalle de algunos puntos singulares: mediante una serie de planos de detalle, se proyectaron las plazas principales, incluyendo las que acogían el centro cívico y el mercado.

Una de las láminas, por ejemplo, recoge el diseño de la plaza circular prevista para la calle Tres Forques, con indicaciones de sentido de la circulación, arbolado y distintas secciones viarias. Hoy en día, tras el reciente derribo de un edificio que permanecía fuera de ordenación, se ha recuperado parte de su diseño original, aunque –debido a las modificaciones de la calle del Venerable Agnesio (la opuesta a la calle B)– no en su totalidad. Por supuesto, no hay tampoco circulación de rotonda en torno al centro, sino que prevalece el tráfico de la calle A, o sea, Tres Forques.

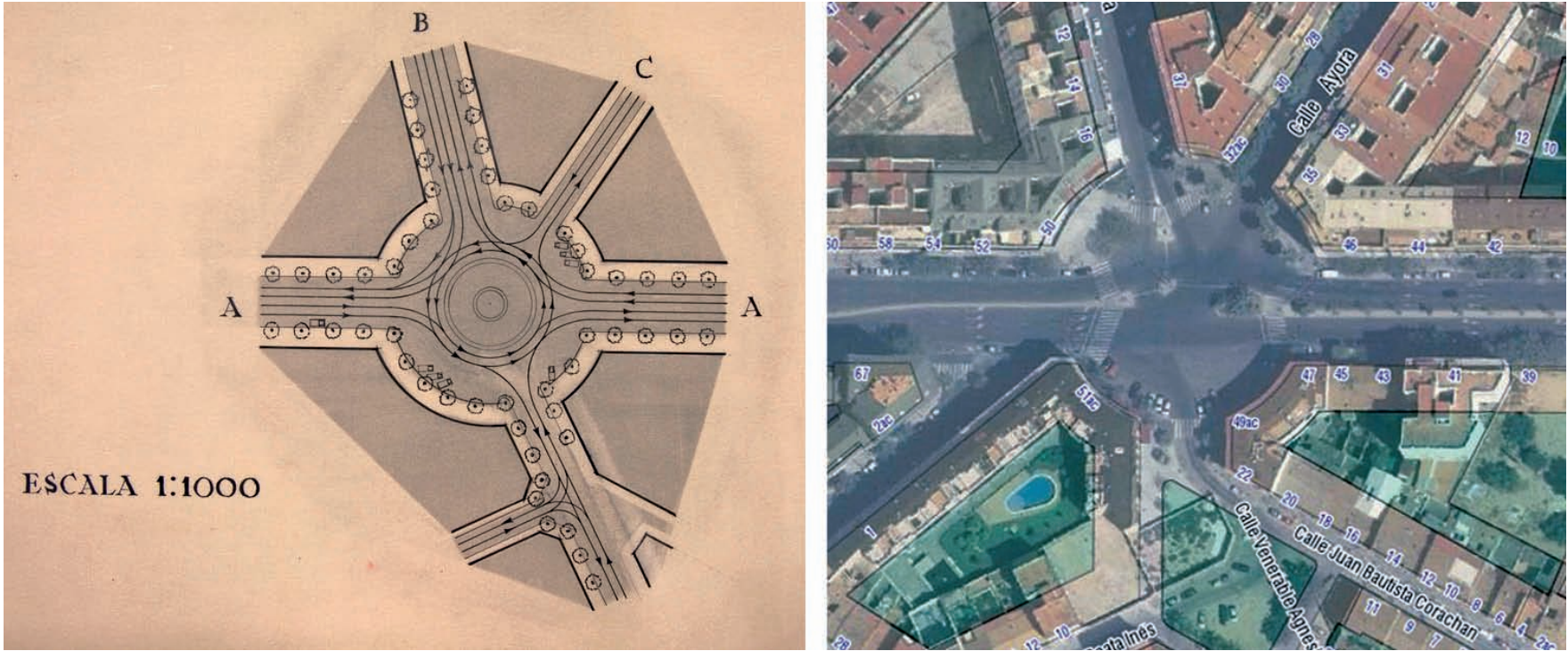


Figura 11. Comparativa entre la plaza proyectada en diciembre de 1947 por Mauro Lleó y Víctor Bueso (se reproduce un fragmento del plano realizado a escala 1:1.000) y el estado actual (una ortofoto de 2010 con el planeamiento aprobado superpuesto), correspondiente al cruce de la calle Tres Forques con la calle Ayora. Fuente: AHGV y portal de Información Urbanística del Ayuntamiento de Valencia.

Sin embargo, la zona especial por antonomasia de este sector es, sin duda, la Plaza de Castilla, el nuevo portal de acceso a la ciudad desde Madrid previsto en el Plan General de Ordenación de 1946 y desarrollado en detalle por *Gran Valencia*.

Se trata de una plaza rectangular, con una rotonda inscrita (en la que parece disponerse algún tipo de portada monumental) y un gran arbolado y ajardinamiento perimetral, a la que va a desembocar la Avenida de Castilla. En ella, la sección de que gozaba la nueva carretera de Madrid se amplía considerablemente para repartirse después en un gran numero de



calles afluentes, todas de menor ancho. Resolver la circulación rodada en una geometría cuadrada, con tantas posibilidades viarias, no fue tarea fácil: así lo muestran los numerosos croquis y esquemas preparatorios, los cuales concluyen en una solución clásica de fuerte simetría.

El diseño de detalle, realizado también por Mauro Lleó y Víctor Bueso (firman juntos el plano a 1:1.000 en diciembre de 1947, a la vez que el Plano de Alineaciones y Zonificación), es bastante interesante: en la sección de la Avenida de Castilla, desarrollada a 1:100, puede apreciarse, junto con el arbolado y las calzadas, el espacio reservado para el tranvía e incluso un carril bici.

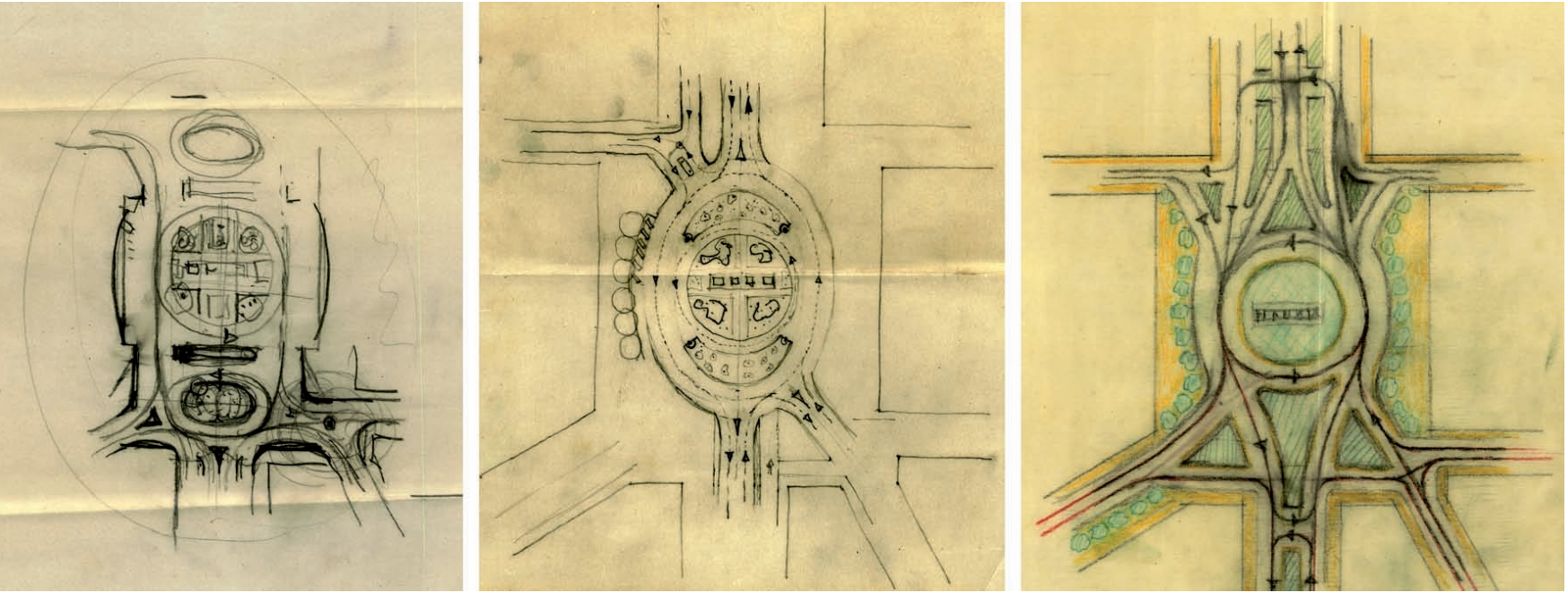


Figura 12. Plaza de Castilla (croquis preliminares). ca. 1947. Fuente: APAV.

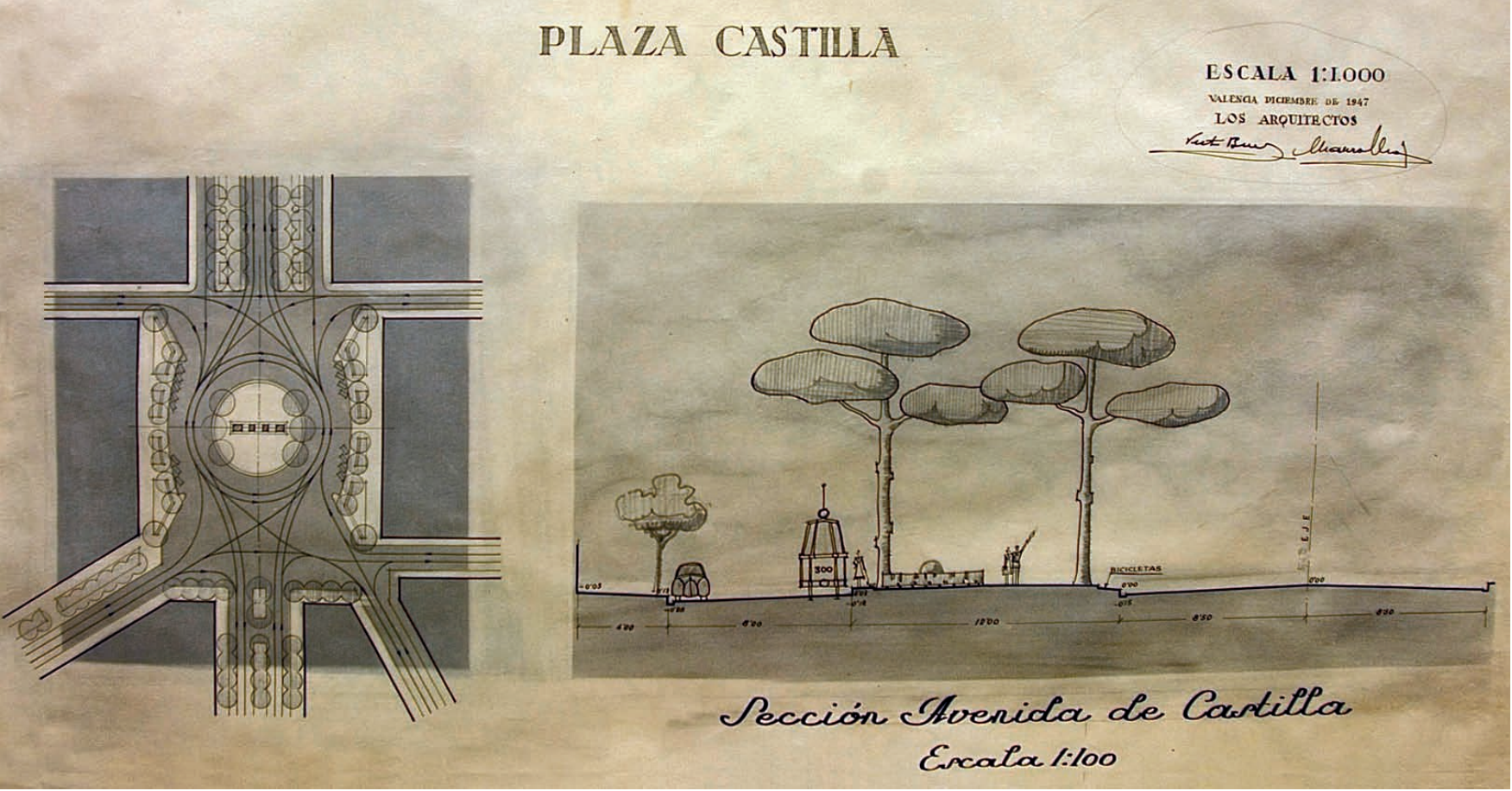


Figura 13. Plaza de Castilla (plano original). Escala 1:1.000. Firmado. Diciembre 1947. Fuente: AHGV.

Esta plaza, que finalmente no se construirá según el diseño original, aparecía ya prevista en los planos sobre Valencia que incorporaba el Plan de 1946. En efecto, en el plano de zonificación conjunta de la ciudad de Valencia y términos municipales contiguos, a escala 1:10.000, toda esta zona de acceso desde Madrid aparece señalada como *Zona de ordenanzas especiales*. Es también perfectamente reconocible incluso en el plano comarcal, a 1:25.000, que firma Germán Valentín-Gamazo junto con el Director General de Arquitectura.

La Plaza de Castilla, como aspiración urbana, volverá a reflejarse en el plano que preparará *Gran Valencia* para Bidagor en 1952, con ocasión del Congreso de Vivienda y Urbanismo de Lisboa, en el que aparece –junto a otros sectores significativos de la ciudad– con el sombreado reservado a *Zonas especiales*.

Hasta comienzos de la década de los 60 se seguirá teniendo en cuenta esta zona como uso singular, pues el Plan de Adaptación Urbana a la Solución Sur de desvío del río Turia, de marzo de 1959, cita en su anexo a «la futura Plaza de Cas-



tilla»<sup>31</sup>, manteniendo el uso de ordenanza especial en ese sector Oeste de la ciudad. Finalmente, y aunque la zonificación del Plan de 1966 consideraba esta zona destinada a *Centro comercial*, el desarrollo del Proyecto Parcial n° 26 (enero de 1967), con mucho peso asignado al sistema viario, dejará totalmente desvirtuado este proyecto singular de la ciudad.

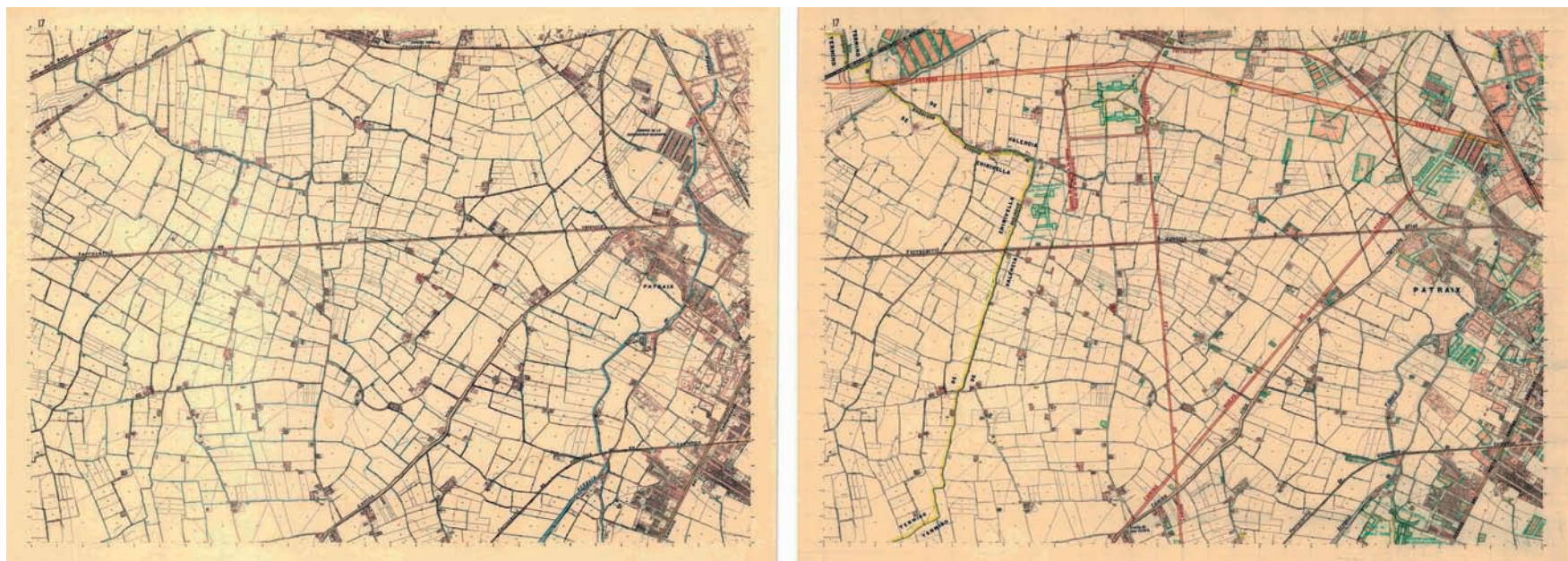


Figura 14. Hojas con los estados iniciales, sobre la base catastral a escala 1:4.000, de los trabajos de la Oficina del Plan de Ordenación Urbana de Valencia y de la Oficina Técnica de Gran Valencia, respectivamente.

Fuente: APAV.

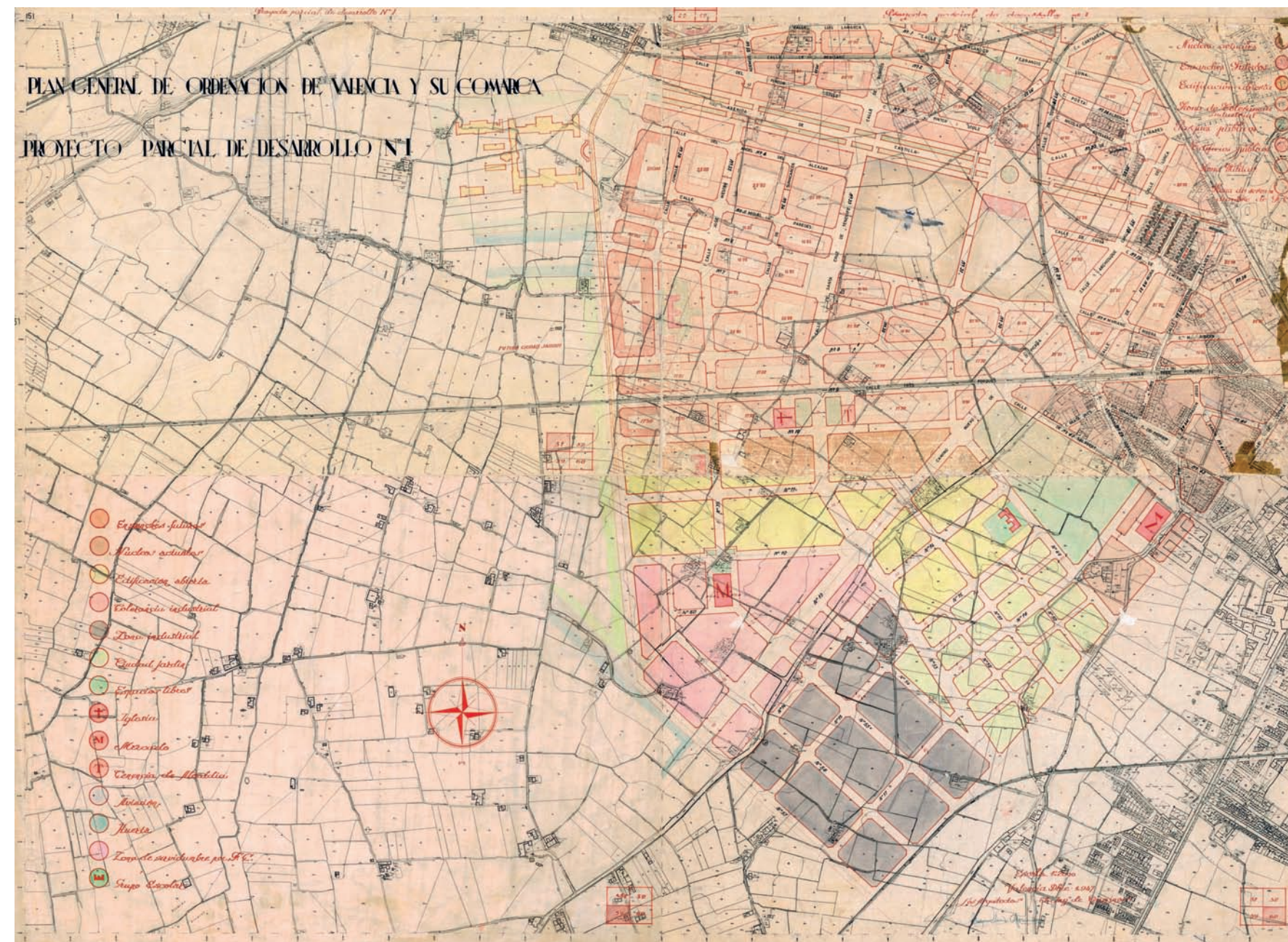


Figura 15. Montaje de las hojas a escala 1:2.000 (51, 52, 59 y 60) correspondientes al Proyecto Parcial nº I (Proyecto parcial de desarrollo Nº I, en el original), con fecha de diciembre de 1947. Abajo a la derecha se observan las firmas tanto de Mauro Lleó y Víctor Bueso como de Antonio Gómez Llopis (el ingeniero de caminos no la firmó). Se confirma así la elaboración postrera de estas hojas en formato manejable. Fuente: APAV y elaboración propia.

<sup>31</sup> *Plan de Adaptación Urbana a la Solución Sur de desvío del río Turia* (Fernando M. García-Ordóñez). Marzo 1959. APAV.



#### 4. PROYECTO PARCIAL Nº II

El segundo proyecto parcial desarrollado por *Gran Valencia*, siempre con numeración romana, se situaba contiguo al primero por el Norte, pues estuvo en un principio pensado como parte del mismo. Se correspondía con una zona más consolidada y con edificaciones previas, ya que por su ámbito discurría longitudinalmente la antigua Carretera de Madrid (denominada todavía en este Proyecto como *actual*), que salía de la ciudad por las Torres de Cuarte en dirección a Mislata.

Los límites del mismo eran: «al Norte la actual Carretera de Madrid y Cauce del Río Turia; al Este por el Camino de Tránsitos en el trozo comprendido entre el Puente de Campanar y cruce de la calle de Calixto III» (es decir, la Avenida Benito Pérez Galdós, hoy); «por el Sur con la calle prolongación de la Cárcel Modelo en su parte posterior, que es el límite del Proyecto nº I, y la línea férrea de Valencia a Liria, desde el Camino de las Tres Cruces hasta el paso a nivel de la Carretera de Torrente; al Oeste con la Carretera de Torrente hasta su unión con la de Madrid».<sup>32</sup>

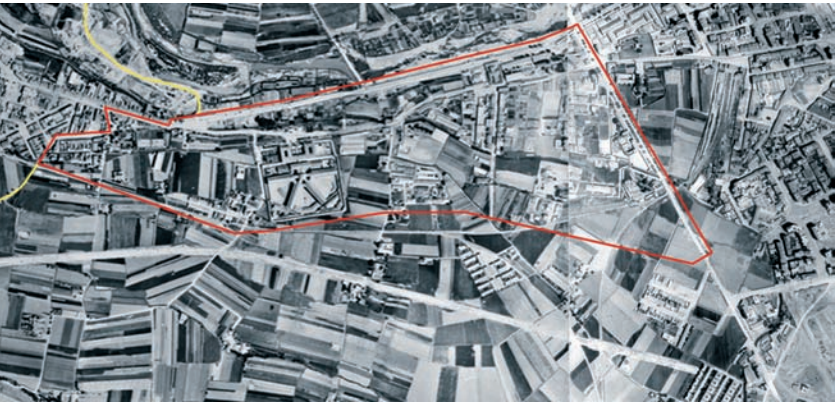


Figura 16. Ámbito comparado (1944-2008) del Proyecto Parcial nº II.  
Fuente: Fotoplanos de la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA), ortofoto digital del Instituto Cartográfico Valenciano y elaboración propia.

Sus autores indicaron que «debió incluirse en el anterior nº I, y no se hizo [...] por no hallarse completados los planos topográficos de que se disponía, con las numerosísimas construcciones ejecutadas recientemente».<sup>33</sup> Una vez resuelto este problema de actualización de información, se procedió a su estudio, observando la existencia de muchas calles ya iniciadas (con las nuevas edificaciones) con arreglo a la urbanización anterior del Ayuntamiento, lo que hizo necesario modificar las alineaciones del Plan General para adaptarlo a las calles ya trazadas.

<sup>32</sup> Proyecto Parcial nº II – Zona O. Memoria. Abril de 1948. AHGV.

<sup>33</sup> *Ibíd.*

No obstante, la presencia de construcciones como la de Hidroeléctrica Española hizo replantearse el trazado previo y la apertura de nuevas calles. La calle de Cuarte (antigua Carretera de Madrid), sin embargo, se conservó en todo su trazado, enlazándose con el Camino Viejo de Chirivella. Toda esta zona se constituía como parte del Distrito nº I, dividida a su vez en dos barrios, uno a cada lado de la Cárcel Modelo. El centro correspondiente al barrio Este se disponía en una plaza que albergaba el Mercado y la iglesia, claramente visibles en el Plano de Alineaciones y Zonificación. Esta plaza ya estaba prevista en el Plan, pero las nuevas alineaciones modificaron su diseño final.

La calle principal del proyecto parcial, la de mayor anchura (30 m), se correspondía con la *vía arterial* trazada sobre la vía férrea de Valencia a Liria, y estaba diseñada para una calzada de 17 m capaz de dos estacionamientos y cuatro circulaciones (los módulos utilizados eran de 2,50 m para cada el aparcamiento y 3 m para cada carril). La calle que bordeaba el Turia quedó asignada como la siguiente calle en importancia, con un ancho de 20 m.



Figura 17. Proyecto Parcial nº II. Zona O. Plano de Alineaciones y Zonificación. Escala 1:1.000. Ejemplar sellado pero sin firmar ni diligenciar. Marzo 1948. Fuente: APAV.



En cuanto a Zonificación, al existir numerosas construcciones destinadas a industrias compatibles con la vivienda, se decidió asignar a toda la zona el uso de Tolerancia Industrial, con el fin de que pudiera continuar la actividad previa, compatible «con un tipo de edificación de casas de viviendas de mediana altura de tipo relativamente modesto».<sup>34</sup> Por otra parte, el parque previsto para estos barrios se dispuso enfrente del edificio de la Cárcel (hoy en día se mantiene en el mismo lugar), modificando su posición previa según el Plan que lo situaba al Oeste de la misma.

Sobre esa inicial localización del Parque, se dispusieron, en cambio, nuevas edificaciones destinadas a viviendas (el barrio Oeste de la zona ordenada), para lo cual estaba previsto el derribo, entre otras construcciones, de los depósitos de agua municipales. De todas formas, no parece que se incluyera en una programación próxima todo este sector, puesto que no se dan muchas noticias sobre su diseño a pequeña escala ni sobre las modificaciones introducidas con posterioridad (hoy resulta evidente, al comparar lo planeado con la realidad construida, que no tuvo prácticamente ningún grado de ejecución).

El ámbito del Proyecto Parcial nº II incluía además un patrimonio edificado de cierto interés, pues contaba, entre otros edificios, con la Cárcel Modelo –que empezaba a ser absorbida así por la ciudad, eliminando la distancia a la que se había planteado su localización casi medio siglo atrás– y la Alquería de Julià (uno de los pocos ejemplos de huerto valenciano histórico que actualmente se conservan en la ciudad).

Como se ve, tanto en el proyecto parcial I como en el II, existió una primera preocupación de fidelidad a las alineaciones marcadas por el Plan de Ordenación Urbana de Valencia, según un plano repetidamente mencionado que parece corresponderse con la citada Hoja 2C, a escala 1:4.000 (único documento conocido en el que se reflejan con detalle las líneas y zonificación previstas). En el nº II se aprovechó, además, para alcanzar el límite municipal por el Oeste, en su unión con Mislata, cuya línea administrativa se había actualizado recientemente. Este barrio Oeste fue, sin embargo, el que menos grado de realización tuvo, quedando pendiente de la aprobación del proyecto viario de Obras Públicas continuación del Camino de las Tres Cruces.

<sup>34</sup> *Ibíd.*



Figura 18. Límites de los términos municipales entre Mislata y Valencia: en amarillo intenso el señalado en la base catastral de 1929 –si bien con el calificativo de provisional–, y en amarillo pálido el límite actual (que es el que tiene ya en cuenta el Proyecto Parcial nº II). Nótese la desaparición prevista del depósito de la Sociedad de Aguas Potables. Fuente: Elaboración propia sobre Hoja 43 a escala 1:2.000. APAV.



El Plano de Alineaciones y Zonificación, como en el Proyecto Parcial I, lleva las firmas de los arquitectos Mauro Lleó y Víctor Bueso. En este caso, la fecha es un poco posterior, marzo de 1948 (cuatro meses después). En cambio, la Memoria y los planos complementarios llevan firma de abril, por haberse confeccionado un poco más tarde. En febrero de ese mismo año la Oficina Municipal de Urbanismo había redactado la Hoja nº 7, contigua al Proyecto Parcial (al otro lado del Camino de Tránsitos), por lo que es de suponer la coordinación que tuvo lugar entre ambos desarrollos.

El Ayuntamiento de Valencia aprobó el Proyecto Parcial nº II con fecha 17 de junio de 1948, pasando entonces a exposición pública. En ese período se presentaron algunas reclamaciones menores por parte de particulares, que se tuvieron en cuenta. Las más vinculantes, de nuevo, vinieron de la mano del Arquitecto Director, Manuel Muñoz Monasterio, que apuntó los siguientes extremos:

- Ampliación de la calle de Cuarte a 18 m, desde la Cárcel Modelo al Camino de Tránsitos.
- Ampliación de la calle de Torres a 18 m.
- Apertura de la prolongación de las calles de Torres y Mariano Usedo hasta el Río.
- Supresión de la calle de Patriques.
- Modificación del trazado de la calle de Cuarte desde la Plaza B a la Cárcel Modelo.<sup>35</sup>

No hay duda de que las directrices de Madrid contribuyeron al mayor esponjamiento viario de estos barrios, fruto de una visión más amplia propia de una gran ciudad. En cambio, las consideraciones de los propietarios se habían quedado en la pequeña escala: supresión de chaflanes, modificación de encuentros viarios, etc.

A pesar de las modificaciones introducidas, que retrasaron su tramitación, la distancia temporal con el Proyecto Parcial nº I no impidió que ambos planes fueran aprobados conjuntamente por el Consejo General de la CAGV el 14 de junio de 1949. En esa fecha es cuando se refunden los planos en cuatro hojas a escala 1:2.000, firmadas por Lleó y Bueso y cuñadas con el sello de *Gran Valencia*.<sup>36</sup> Finalmente fue aprobado por la CCSL el 15 de marzo de 1950.

En el caso de este proyecto parcial, existen hojas confeccionadas con posterioridad tanto a escala 1:2.000 como 1:1.000. Se trata de las numeradas con el 43, 44, 51 y 52, en el caso de las primeras, y de cuatro de las hojas que recogen mayor detalle en las segundas (no se conserva la colección completa a esta última escala).

Al igual que en el Proyecto Parcial nº I, se realizó un estudio de detalle de varias plazas, denominadas con las letras A, B y C (la primera en el barrio Oeste y las dos últimas en el Este), e incluso se conservan planos con los perfiles longitudinales de las calles de mayor desnivel.

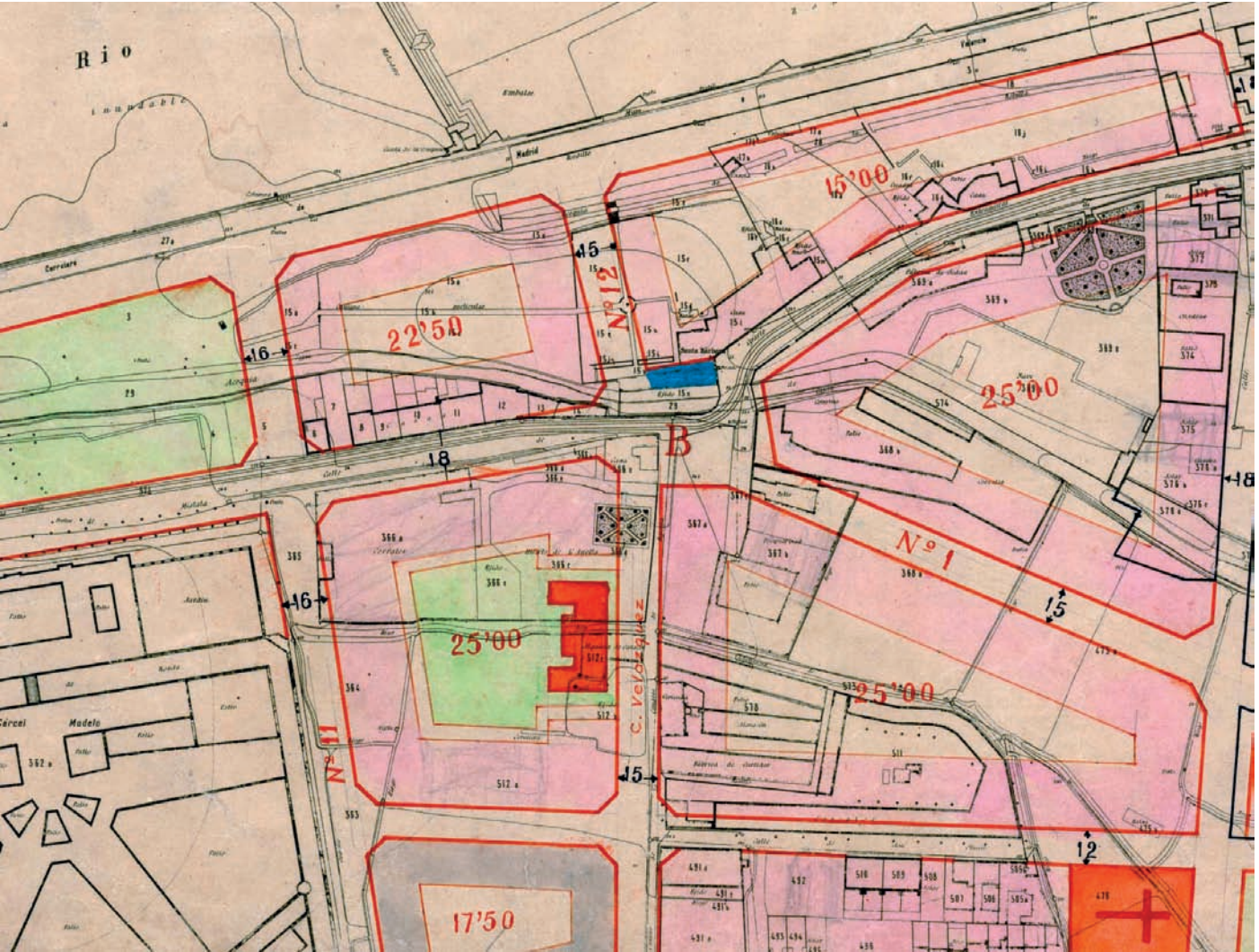


Figura 19. Detalle de la Hoja 44 firmada, a escala 1:2.000, donde se aprecia el detalle del dibujo, señalando tanto la numeración de las calles como las profundidades edificables. Obsérvese la Plaza grafiada con la letra B. Fuente: APAV.

<sup>35</sup> Proyecto Parcial nº II. *Modificaciones introducidas por el Sr. Monasterio*. Sin fecha. AHGV.

<sup>36</sup> Todavía con posterioridad, el Ayuntamiento de Valencia propuso el 30 de junio de 1949 la conveniencia y necesidad de establecer una Estación de Autobuses para las líneas que tenían acceso por el Sur y el Oeste de la Ciudad, en la manzana triangular recayente a la Avenida de Benito Pérez Galdós y limitada en uno de sus extremos por la línea férrea llamada de circunvalación (junto al Convento de Capuchinos, en frente de la nueva calle ortogonal a Tránsitos que se había previsto). Mauro Lleó, como Arquitecto Jefe de la Oficina Técnica de *Gran Valencia*, no vio inconveniente alguno en destinar a tal fin esa manzana, y el proyecto se remitió a la CCSL el 15 de julio. Téngase en cuenta que el Ayuntamiento ya había barajado anteriormente el emplazamiento de la Estación en ese mismo sector pero en el Centro Histórico (calle Guillén de Castro, junto a las Torres de Cuart).



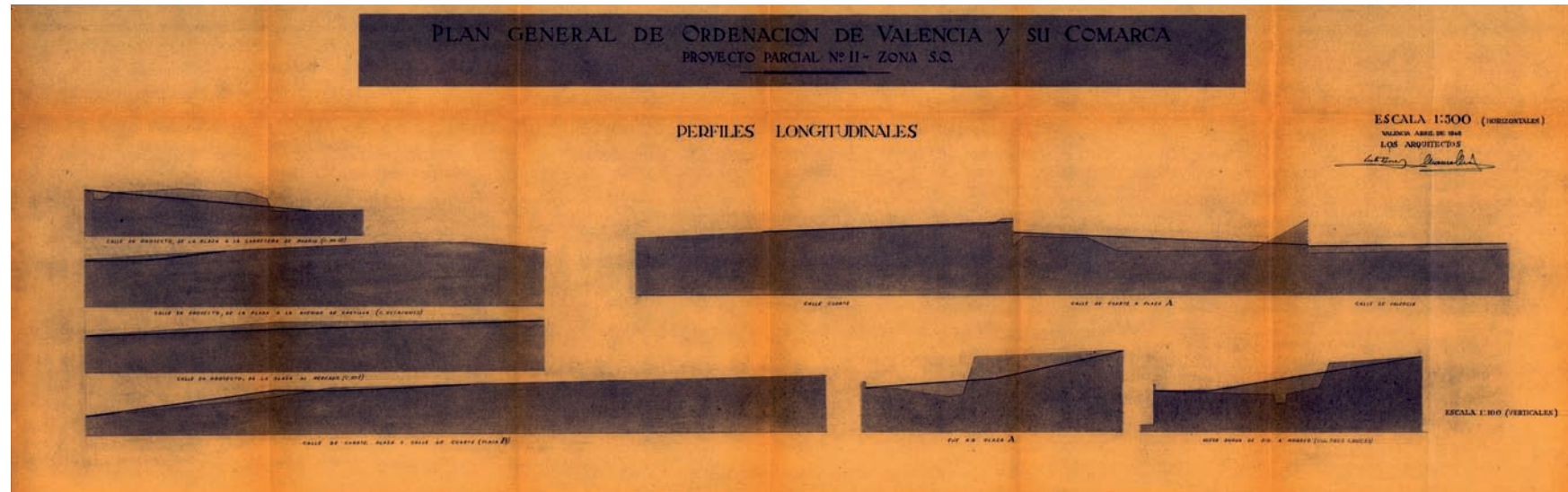


Figura 20. Plano de Perfiles Longitudinales del Proyecto Parcial nº II. Escala 1:500. Abril de 1948. Firmado. Fuente: APAV.

En algunas plazas se dispuso un jardín para juegos infantiles, protegido de «los peligros del tráfico»,<sup>37</sup> con el declarado objetivo secundario de contribuir a paliar la escasez de parques en cada barrio. Ya entonces se señalaba, pues, la dificultad de la ciudad de Valencia para conseguir extensas zonas verdes, circunstancia derivada del alto valor productivo del suelo pero que no iba a ser defendida desde la reserva de terrenos en los desarrollos parciales.

Respecto a la Plaza B –en el encuentro de la calle de Velázquez con la de Cuarte, frente a la Alquería de Julià, coloreada ésta de azul en la hoja a escala 1:2.000– se ha conservado el plano de su diseño, fechado en abril de 1948. En él, la alquería se grafía tanto con tinta roja como con línea discontinua, indicándose así que la alineación estaba condicionada al edificio actual. La intención de Lleó y Bueso, explicitada en la Memoria, era la de conservar las alineaciones de esta construcción, de alto valor estético y artístico, en tanto su propietario no lo desvirtuase, en cuyo caso ya no serían vinculantes (contemplando también la opción de que el dueño plantease derribarla). Afortunadamente, todavía hoy sigue en pie, en parte gracias a su señalamiento como construcción singular en este proyecto parcial.

<sup>37</sup> Proyecto Parcial n° II–Zona O. Memoria. Abril de 1948. AHGV.

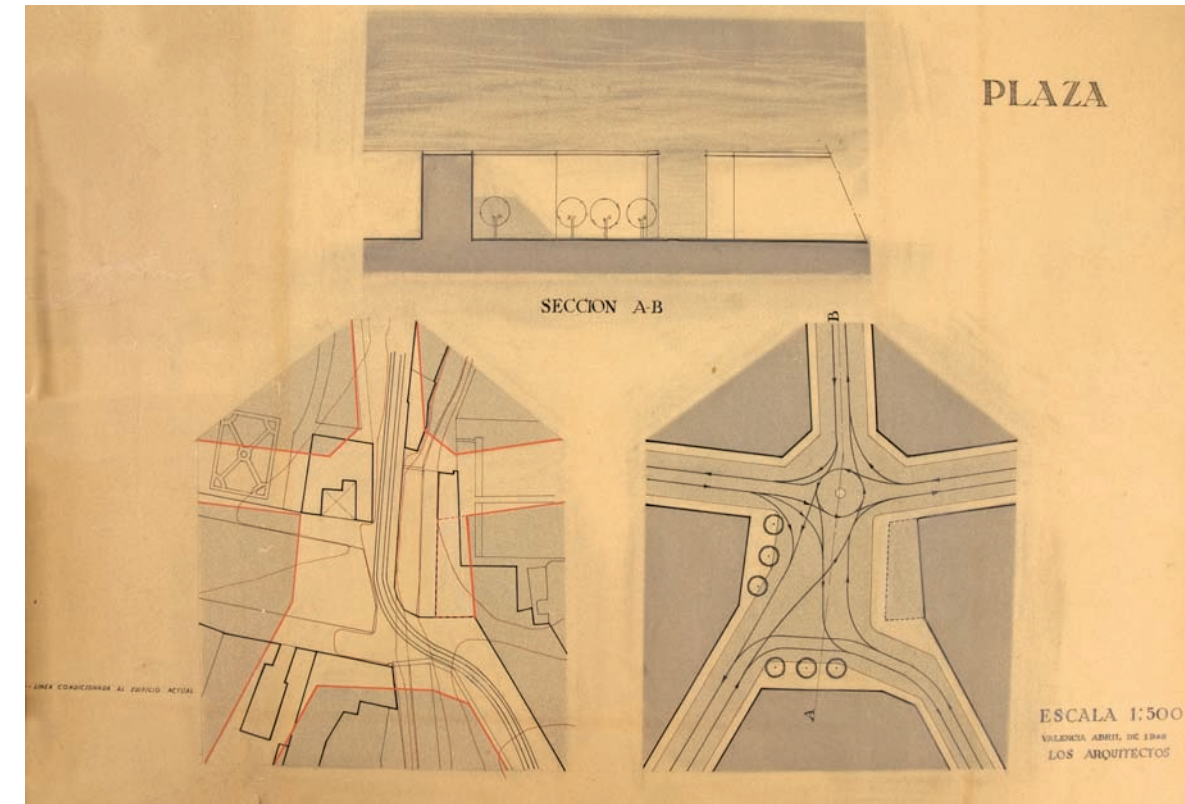


Figura 21. Plaza [B] (plano original, a color pero sin firmar ni mención a la letra, que sí aparece en las copias firmadas). Escala 1:500. Fuente: AHGV.



Por otro lado, el plano de esta Plaza B, elaborado por la pareja de arquitectos que en aquellos momentos trabajaban para *Gran Valencia*, reproduce el mismo esquema que el utilizado en otros documentos firmados por Germán Valentín-Gamazo y Francisco Prieto Moreno (pertenecientes al Plan General de Ordenación de Valencia y su Cintura): a la izquierda se dispone una planta de alineaciones superponiendo las líneas nuevas en rojo sobre las edificaciones existentes, mientras que a la derecha se dibuja –facilitando así la comparación de los estados previo y futuro– una planta de urbanización.<sup>38</sup>

Esta circunstancia permite confirmar la participación, o al menos la influencia directa, de Lleó y de Bueso en los trabajos previos del Plan, repitiendo sus técnicas de representación en trabajos posteriores, ya desde la Oficina Técnica de *Gran Valencia*.

Posteriormente, el Ayuntamiento se encargó de tramitar las modificaciones puntuales pertinentes en este sector (de igual modo que en el resto de los Proyectos Parciales elaborados por la Oficina Técnica metropolitana). Con respecto al nº II, destaca la modificación introducida para ampliar hasta 20 metros el ancho de un tramo de la calle Cuarte Extramuros, a propuesta de la entidad privada «Edi-

ficaciones de Levante». El Arquitecto Municipal Camilo Grau, de la Sección de Urbanismo, elaboró un plano a tal efecto en agosto de 1957, aprobado por el Consejo General de *Gran Valencia* en 10 de julio del año siguiente.

Esta modificación suponía dejar fuera de ordenación a la Alquería de Julià, pues la alineación propuesta recortaba aún más la manzana en la en que ésta se insertaba. Ni el Ayuntamiento ni la Corporación Administrativa tuvieron ningún reparo en ello (tampoco hubo reclamaciones por parte de ningún particular durante su exposición pública), y por lo tanto se remitió a la Dirección General de Urbanismo. El informe del Arquitecto Jefe de Planeamiento, Emilio Larrodera, estimaba que con la propuesta se mejoraban «las condiciones viarias de la calle», por lo que no vio inconveniente en aprobarla.<sup>39</sup>

Finalmente, recibió la sanción definitiva mediante Orden Ministerial de 29 de septiembre de 1958, coincidiendo con la revisión que se estaba llevando a cabo tras la riada para los proyectos parciales de Valencia. Más tarde, volverá a recaer sobre la Oficina Técnica de *Gran Valencia* –en concreto sobre Víctor Bueso– la redacción del plan parcial de este sector (renumerado con el nº 25 y esta vez abarcando hasta la Avenida de Castilla), con el fin de adaptarlo a la Solución Sur.

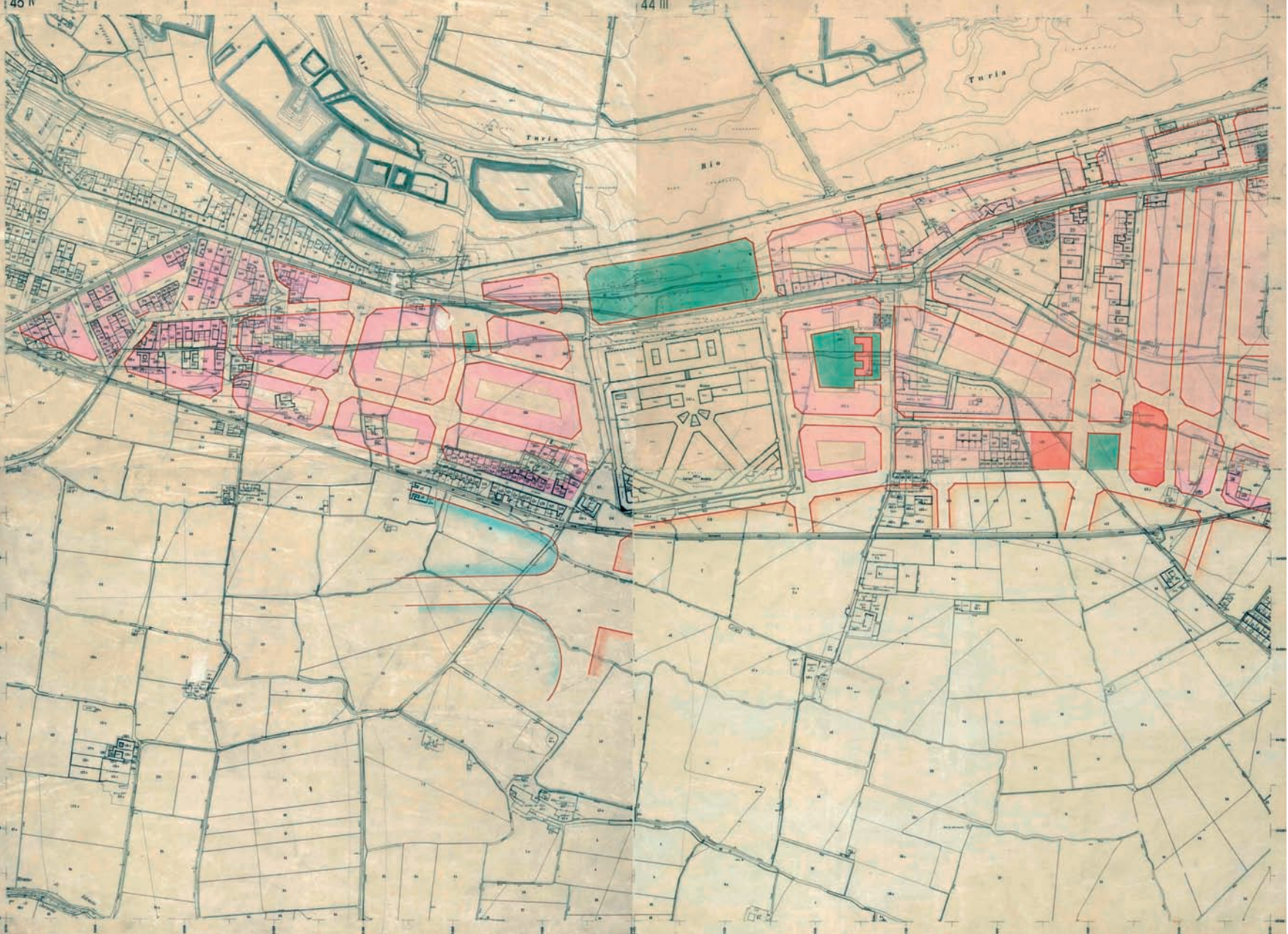


Figura 22. Montaje de una de las colecciones de hojas a escala 1:1.000. Resta un pequeño sector al Este para completar el ámbito del Proyecto Parcial nº II. A la izquierda, puede verse el color azulado asignado a la huerta, flanqueando el acceso desde Madrid hasta el Camino de las Tres Cruces. Sin firmar ni sellar. Fuente: Elaboración propia a partir de las Hojas 43 IV, 44 III, 51 II y 52 I. APAV.

<sup>38</sup> Puede compararse, por ejemplo, con el Proyecto de Reforma de la Plaza de la Reina, incluido en el Anexo documental (sección de Antecedentes) de la citada Tesis Doctoral, de la que este trabajo es deudor. Vid. Juan Ramón Selva Royo, 29+1. *La ordenación urbanística...*, p. 43 (Anexo).

<sup>39</sup> Oficio nº 10.861 del Ministerio de la Vivienda emitido por la sección de Urbanismo con fecha 4 de septiembre de 1958, dirigido al Director General de Urbanismo. Archivo del antiguo Ministerio de la Vivienda, Ministerio de Fomento.



### 5. PROYECTO PARCIAL Nº III

El *Proyecto Parcial nº III – Zona S.* fue redactado en junio de 1948 por Mauro Lleó y Víctor Bueso. Inicialmente, para facilitar el manejo de los planos, se dibujó en tres hojas independientes a escala 1:1.000, dado el gran tamaño del sector. Las hojas a 1:2.000 fueron elaboradas antes de la incorporación de Gómez Llopis a la Oficina. En agosto de 1953 fue refundido en un único plano bajo el título de Plano Parcial nº III a escala 1:2.000, ya con las firmas de los tres arquitectos.



Figura 23. Ámbito comparado (1944-2008) del Proyecto Parcial nº III. Fuente: Fotoplanos de la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA), ortofoto digital del Instituto Cartográfico Valenciano y elaboración propia.

Corresponde a la zona Sur de la ciudad, entre el Cementerio del Sur (actual General) y el Camino Real de Madrid (carretera antigua hacia Albacete y Alicante), con el límite de la vía férrea al Este, y era el que más edificación previa presentaba. Especialmente conflictivos resultaban los cruces con las numerosas vías, pues además de la línea de Valencia a La Encina, se trataba de suprimir la estación del ferrocarril eléctrico de Villanueva de Castellón (enlazando sus vías con la nuevas instalaciones ferroviarias que sustituirían a la Estación del Norte).

En concreto, el ámbito ordenado abarcaba por el Norte hasta el Camino de Tránsitos en el trozo comprendido entre las calles de Cuenca y la Carretera de Madrid (la actual Avenida de Giorgeta); por el Este, hasta la línea férrea de Valencia a La Encina; por el Oeste hasta la continuación de la calle de Cuenca; y por el Sur hasta una línea artificial a escasos quinientos metros del término municipal de Alfafar (con

el de Sedaví sí que colindaba directamente en un tramo).

Se completaba así –junto con los Proyectos Parciales nº I y II– la ordenación de toda una amplia zona del Plan General: el sector Suroeste de la ciudad. El peso que había recaído en *Gran Valencia* era, pues, trascendental para el crecimiento de la ciudad, si lo comparamos con el trabajo de ordenación de zonas consolidadas que se reservó a la Oficina Municipal de Urbanismo.

En realidad, estos tres proyectos estuvieron pensados como una unidad, aunque desarrollados por partes, para dar respuesta a las urgentes necesidades de ensanche de Valencia entre el cauce del Río Turia y el ferrocarril de Valencia a La Encina. Como se ha visto, el orden a la hora de acometerlos obedeció, más que a criterios geográficos, a la mayor facilidad para su estudio. Se empezó a trabajar en la zona con más huerta y se terminó acometiendo el sector más consolidado y con más preexistencias.





Figura 24. Proyecto Parcial nº III. Zona S. Plano de Alineaciones y Zonificación. Hoja 1. Escala 1:1.000. Ejemplar firmado. Junio 1948. Fuente: APAV.

En la Hoja nº 1 es la que más edificación previa albergaba: el Parque de Ingenieros, el Hospital Municipal, el Pabellón de Infecciosos y Colegio de Sordomudos, de reciente construcción, etc. Estos últimos se habían emplazado precisamente sobre parte de lo que debía ser un centro cívico en el Plan General. Por estos motivos, se modificó en varios puntos la *red fundamental* viaria prevista dos años antes, alterándose también la ubicación inicialmente prevista para el Mercado. En el plano, cuyo ejemplar firmado se conserva, se distinguían varias zonas en la leyenda adjunta: Núcleos periféricos, Núcleos actuales, Zona industrial, Tolerancia industrial, Zona de servidumbre por F.C., Zona militar y Mercado. Las manzanas destinadas a la industria, en continuidad con lo previsto en el Proyecto Parcial nº I, se disponían también junto a las vías del ferrocarril.



Figura 25-26. Proyecto Parcial nº III. Zona S. Plano de Alineaciones y Zonificación. Hojas 2 y 3. Escala 1:1.000. Ejemplares firmados. Junio 1948. Fuente: APAV.





La Hoja nº 2 estaba profundamente condicionada con la solución de los Enlaces Ferroviarios que ya había recibido el informe favorable de todas las Corporaciones afectadas. Además, se determinaba la distancia mínima (300 m) que debía mediar entre el Cementerio General y cualquier zona de viviendas, y se tenía en cuenta tanto el Cuartel de Artillería incluido en la zona, como el Camino de la Rambleta, que unía la Plaza del Cementerio y la Carretera de Madrid por la Cruz Cubierta.

Todos estos puntos obligaban a reconsiderar, casi con el tono propio de un arrepentimiento, diversos aspectos del Plan General: cambio de disposición del Centro Cívico del Barrio comprendido entre el Camino del Cementerio, el trazado propuesto del ferrocarril y la Carretera de Madrid; previsión de zonas verdes que aislasen el ferrocarril y la nueva Ronda y carretera de desviación al Puerto de la zona de viviendas (disponiéndose núcleos de Ciudad Jardín en la medida de lo posible); retirada del Grupo Escolar y anulación de las manzanas de viviendas demasiado próximas al Cementerio; así como la intensificación del uso fabril (cambio de zonificación de Tolerancia industrial a Industrial) en los terrenos militares.

Por último, la Hoja nº 3 (también redactada en junio de 1948) acogía la mayor concentración de Ciudad Jardín prevista en todo el proyecto, en consonancia con lo señalado por el Plan (únicamente se modificaron las dimensiones de las manzanas). En esa zona, precisamente, la Central Nacional Sindicalista había proyectado la construcción de la Ciudad del Aprendiz, por lo que hubo de adaptarse también a sus líneas. La lejanía del centro urbano y la capacidad de servir de conexión con los terrenos de huerta propició esta zonificación junto con la de Núcleos periféricos (dos filas de manzanas junto a la Carretera de Madrid para servir como zona de vivienda a la recién construida Parroquia de Nuestra Señora de Gracia y sus escuelas anexas).

El distrito previsto para este Proyecto Parcial nº III quedaba así dividido en cuatro Barrios, tal y como puede apreciarse en un plano previo con la delimitación de Valencia conforme a la intención del equipo de Germán Valentín-Gamazo de dotar a la ciudad de una cierta *unidad orgánica*. Sin embargo, sólo se proyectaron dos Centros Cívicos (uno en la Hoja nº 2 y otro en la 3), pues el primer barrio ya se encontraba consolidado, y en el segundo la construcción del Hospital provocó de hecho la desaparición de ese centro (sólo permaneció el Mercado, que además hubo de cambiar de lugar).

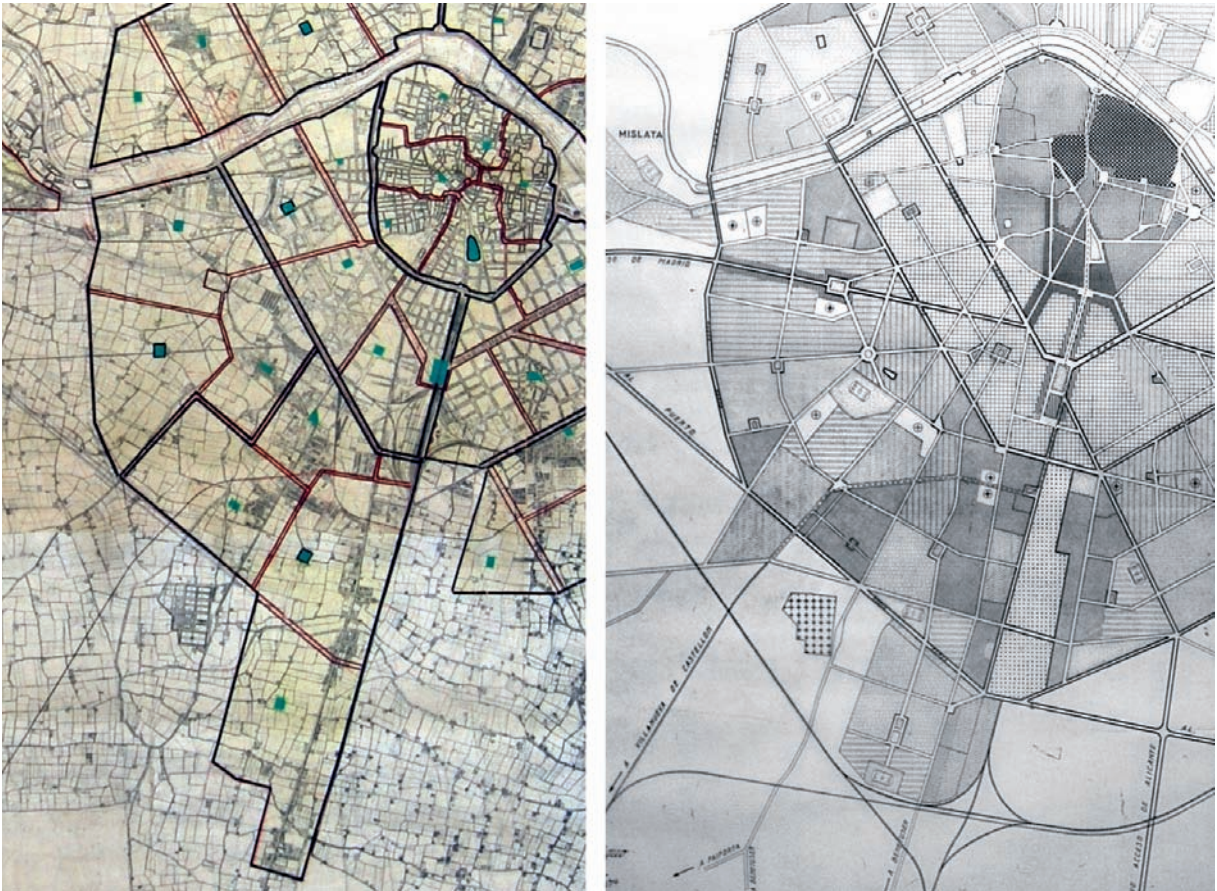


Figura 27. Comparativa de dos planos con la ordenación de los nuevos barrios: fragmento de la base catastral con delimitación de distritos y barrios (izq.), y detalle del plano de zonificación y equipamientos de la Capital, a escala 1:10:000, del Plan General de Ordenación de Valencia de 1946 (der.). Se puede apreciar la distribución prevista, por ejemplo, de los centros cívicos, en verde en el primer plano, y previstos también en el segundo. Fuente: APAV y AHGV.

El montaje de las hojas a escala 1:2.000 permite hacerse una idea del alcance total del territorio ordenado. Además, se puede deducir que esas diez hojas fueron elaboradas, a modo de refundido, antes del 31 de mayo de 1950, pues una de ellas incorpora una anotación superpuesta haciendo referencia a una modificación acordada en esa fecha por el Consejo General (sobre las alineaciones necesarias para el realce de una plaza en la Cruz Cubierta), y –lo más definitivo– ninguna lleva la firma de Antonio Gómez Llopis (que se incorporó a la Oficina Técnica el 1 de junio de ese año).



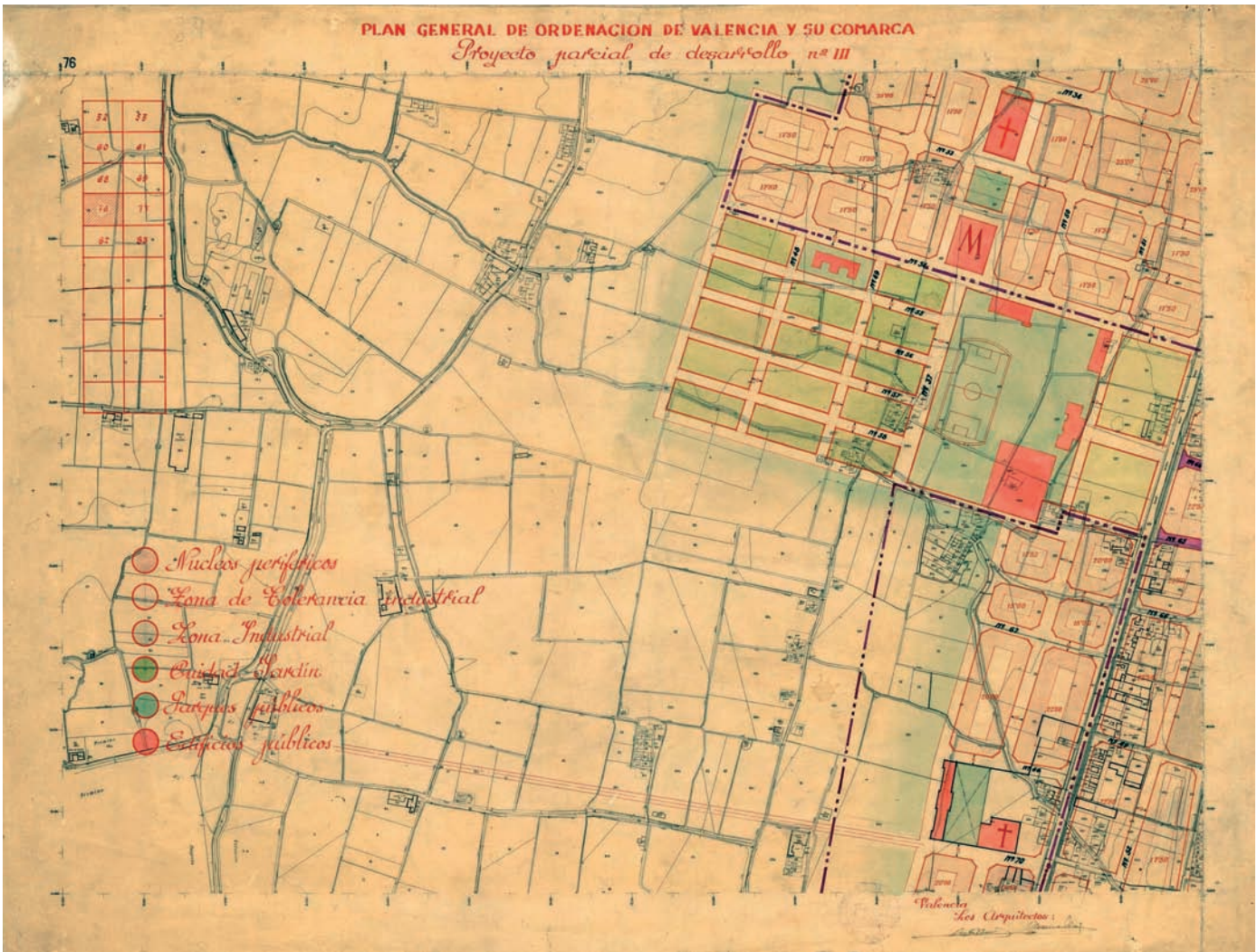


Figura 28. Hoja 76 a escala 1:2.000 del Proyecto Parcial nº III. Firmada (Mauro Lleó y Víctor Bueso). ca. 1950. Fuente: APAV.

A escala 1:1.000 son muy pocas las hojas que se conservan de este proyecto: apenas seis de las cuarenta que debieron conformar la información urbanística completa. De ellas se puede afirmar que fueron realizadas con posterioridad (pero no después de mayo de 1952), aunque al no tener fecha ni firmas es difícil precisar más.

Al año de haberse elaborado estas hojas informativas, en septiembre de 1951, la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo, formada por los arquitectos Camilo Grau Soler y Julio Bellot Senent (con el visto bueno del Arquitecto Mayor, Javier Goerlich Lleó), elaboró un Proyecto de Reforma de Alineaciones en el Barrio de Nuestra Señora de Gracia. A su vez, tras haber sido aprobado el Proyecto Parcial nº III por la Comisión Central de Sanidad Local el 26 de marzo de 1952, la Dirección General de Arquitectura emitió un dictamen que obligaba a asumir algunas modificaciones.

Estas dos circunstancias propiciaron una nueva redacción de un plano refundido que la Oficina Técnica de *Gran Valencia* elaboró en dos ocasiones: una primera en diciembre de 1952, en la que se incluía una referencia escrita a su aprobación con fecha 31 de marzo de ese año (¿un error de transcripción?), y otra en agosto de 1953. En ésta última, bajo el título de *Plano Parcial N III*, aparecían ya las firmas de sus tres arquitectos.



Figura 29. Fragmento del montaje (dos de los cuatro fragmentos conservados) del plano refundido del Proyecto Parcial nº III. Zona S. Escala 1:2.000. Sin firmar. Diciembre 1952. Fuente: APAV y elaboración propia.



El dictamen del Ministerio de marzo de 1952 había señalado las siguientes limitaciones y condiciones:

«1º.- Que la aprobación no afecte a las alineaciones de la calle nº 25, o ‘Ronda Auxiliar’, en su encuentro con la carretera de Madrid, ni a las de ésta el tramo comprendido entre la Plaza de la Cruz Cubierta y la calle de 20 m que se abre al Este de la fábrica de cervezas. Debiendo esta parte ser objeto de nuevo estudio en el que se ensanche la vía de la carretera de Madrid a 35 m.

2ª.- Que la aprobación, en lo que afecta en la Ronda ‘intermedia’, se haga con la condición de que ésta sea ensanchada a 35 m en los tramos comprendidos al O. de la calle nº 1, y a 25 m los que quedan entre ésta y la carretera de Madrid, no afectando esta aprobación al encuentro con dicha carretera, que debe ser objeto de nuevo estudio, disponiendo un ensanchamiento que facilite la salida hacia el Sur del tráfico de la Ronda a la carretera de Madrid.

3ª.- Que en lo que respecta a la carretera de Madrid, se introduzcan las siguientes modificaciones de calles secundarias en los tramos inmediatos de esta vía principal; suprimiendo los tramos comprendidos entre ésta y la primera paralela por el E. de la calle nº 64 y 65 y los comprendidos entre la primera paralela por el O. de las calles nº 66 y de la cuarta paralela a ésta en dirección N. (inmediata por el S. a la nº 62).»<sup>40</sup>



Figura 30. Proyecto Parcial nº III. Zona S. Plano de Alineaciones y Zonificación. Hoja 1. Escala 1:1.000. Ejemplar firmado (Víctor Bueso y Antonio Gómez Llopis, faltan la de Mauro Lleó y el Ingeniero de Caminos). Junio 1948. Fuente: APAV.

Este escrito se completaba con una serie de sugerencias hechas al Ayuntamiento de Valencia con respecto a los centros cívicos y los bloques de edificación semi-abierta. Para los primeros, aceptando como bueno su emplazamiento, y «por ser los elementos más representativos de cada núcleo urbano», se requería un estudio más detenido de su disposición para conseguir una composición de mayor «dignidad urbana»<sup>41</sup> (se supone que basada su escala y en los remates de ejes viarios).

Refiriéndose a la edificación abierta, la Comisión Central de Sanidad Local sugirió la utilización del tipo de manzana semi-abierta, por ser «tan apropiada para edificación de tipo medio».<sup>42</sup> Se señalaban las zonas más exteriores, donde el terreno tenía menos valor, para abrir las manzanas en sentido longitudinal, quedando los espacios libres interiores en contacto con la vía pública (seguramente en consonancia con lo rectificado por la Oficina Municipal de Urbanismo en el Barrio de Nuestra Señora de Gracia).

No he hecho alusión esta vez a las numerosas reclamaciones solicitadas por particulares en los períodos de exposición pública (incluso el Arzobispado no estaba conforme con muchas decisiones relativas a terrenos que dependían de él), pero son las que motivaron la doble redacción del plano refundido. Mauro Lleó, como Arquitecto Jefe, emitió los respectivos informes técnicos, siendo aceptadas muchas de ellas. Además, Muñoz Monasterio también señaló sus directrices particulares, encaminadas casi siempre al ensancha-

miento del viario propuesto y a la supresión de la zonificación de Ciudad Jardín. Pero una exposición detallada de las mismas exigiría un espacio desproporcionado en este artículo.

Finalmente, el 23 de febrero de 1954 el Proyecto Parcial nº III, dependiente de la Oficina Técnica de *Gran Valencia*, quedaba definitivamente aprobado por el Ministerio de la Gobernación.

Como apunte particular, cabe referir que el propio Mauro Lleó recibió varios encargos en parcelas industriales incluidas en este ámbito. Tal es el caso del almacén solicitado para la Factoría de Arrocerías San Martín S.A., cuyo proyecto está fechado en mayo de 1956. En los planos de situación empleó –como era habitual entonces– copias de las hojas de la base catastral a escala 1:1.000.<sup>43</sup>

En enero de 1957, el Pleno del Ayuntamiento de Valencia acordó aprobar una modificación del Proyecto Parcial en una zona contigua a la del encargo privado referido: el ámbito comprendido entre el Camino Real de Madrid y el trazado del ferrocarril eléctrico a Nazaret, en el que se preveía un cambio de uso de la zona industrial allí contemplada. El Arquitecto Municipal Camilo Grau Soler propuso una singular ordenación de bloques de edificación abierta dispuestos radialmente, en referencia a la curva que efectuaba la vía férrea.<sup>44</sup> De todas formas, esta modificación no llegó a aprobarse definitivamente debido a la riada de octubre de ese mismo año, que obligó a reestudiar por completo esta zona.

<sup>40</sup> Informe de la Dirección General de Arquitectura sobre el Proyecto Parcial nº III de Desarrollo del Plan General del Gran Valencia. 26 de Marzo de 1952. Ministerio de la Gobernación-Subsecretaría-Comisión Central de Sanidad Local. AHGV.

<sup>41</sup> *Ibíd.*

<sup>42</sup> *Ibíd.*

<sup>43</sup> Proyecto de Almacén en Factoría de Arrocerías San Martín, S.A. Mayo de 1956. Archivo profesional de Mauro Lleó Serret.

<sup>44</sup> Un análisis de esta propuesta puede encontrarse en Javier Pérez Igualada, «La introducción de la edificación abierta en Valencia», *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 85 (2012).



El Proyecto Parcial nº III fue quizá uno de los más profundamente afectados por la construcción del nuevo cauce tras la riada de 1957, que lo dividió en dos sectores independientes. En enero de 1962, antes de la Adaptación del Plan General, todavía el Ayuntamiento de la capital tendrá tiempo de tramitar una rectificación de alineaciones en una gran parte del sector comprendido al Norte del nuevo cauce, entre la Avenida de Gaspar Aguilar y el Camino Real de Madrid (abordando de nuevo aquella zona para la que se habían previsto los bloques de disposición radial).

El proyecto municipal incluía, entre otros, planos a escala 1:2.000 de las alineaciones vigentes y del esquema de conjunto con las nuevas alineaciones propuestas. Los planos definitivos van firmados por el Arquitecto Julio Bellot Sentent. Más adelante, será la propia Oficina Técnica de *Gran Valencia* quien redacte –por encargo del Ayuntamiento de Valencia– los planes parciales de esta zona (los llamados 3 y 3-bis), modificando gran parte de lo propuesto en 1962.

Todavía hoy, sin embargo, y a pesar de que el acceso viario en el que se apoyaba toda esta ordenación no tiene gran peso comarcal (la pista de Silla ha sustituido en relevancia al Camino Real de Madrid), desde el Ayuntamiento de Valencia se insiste en colmatar esta zona. Destacan, entre otros, el desarrollo que lleva a cabo el Instituto Valenciano de la Vivienda en el sector de La Torre, al Sur del nuevo cauce, colmatando la huerta con un singular modelo de edificación en altura. Precisamente el cauce de nueva construcción fue una de las barreras contra el crecimiento urbano que se dispusieron en 1958, pero que el tiempo –junto al voraz crecimiento urbano– ha venido a demostrar como insuficiente.



Figura 31. Montaje de las hojas a escala 1:2.000 que conforman el Proyecto Parcial nº III (la nº 60, aun siendo contemporánea al resto, pertenece al contiguo Proyecto Parcial nº I, pero es la única que recoge a esa escala el ámbito del nº III). Están firmadas por Mauro Lleó y Víctor Bueso, y llevan el sello de Gran Valencia. Ninguna de ellas lleva fecha, salvo la alusión que aparece en la nº 69 a una modificación acordada por el Consejo General en sesión de 31 de mayo de 1950. Fuente: APAV y elaboración propia.

## 6. PROYECTO PARCIAL Nº IV

Con el Proyecto Parcial nº IV se aborda otro sector de la ciudad, esta vez al otro lado de la estación de ferrocarril, ocupando una gran porción de huerta en la zona de Monteolivete para construir el denominado *Ensanche Sureste*, ya incluido en el Plan de Ordenación Urbana de Valencia de 1946.



Figura 32. Ámbito comparado (1944-2008) del Proyecto Parcial nº IV. Fuente: Fotoplanos de la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA), ortofoto digital del Instituto Cartográfico Valenciano y elaboración propia.

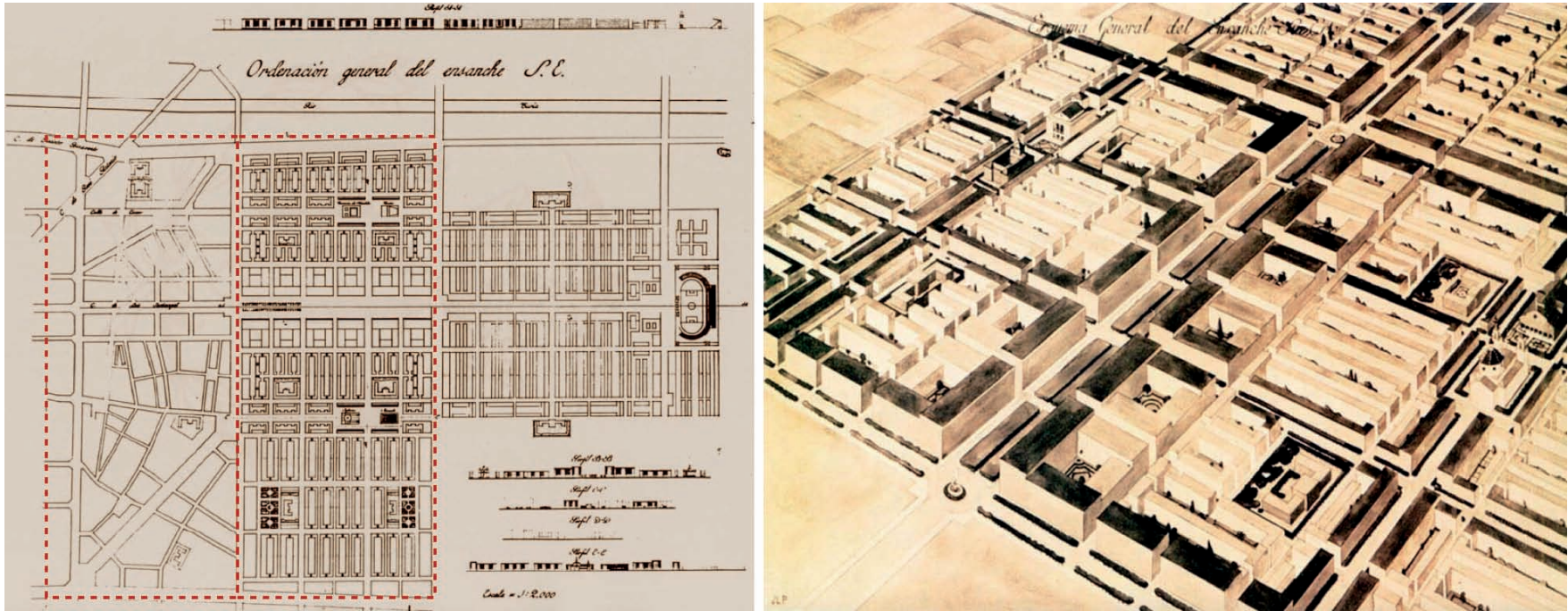
En concreto, el ámbito del proyecto quedaba comprendido por las siguientes vías: por el Norte, el Camino de Tránsitos (hoy Avenida de Peris y Valero); por el Sur, en paralelo, «una vía donde se emplazará el ferrocarril, denominada en el plano nueva Ronda»<sup>45</sup>; por el Este, la nueva vía al Saler por el mar (prolongación de la calle Jacinto Benavente); y por el Oeste, por el Nuevo acceso de Alicante recién proyectado (actual Avenida de Ausias March).

<sup>45</sup> Proyecto Parcial nº IV – Zona S.E. Memoria. Octubre de 1950. AHGV.

Estuvo claro desde años atrás que esta zona acabaría siendo incorporada a la ciudad, por su continuidad con las primeras operaciones de ensanche. Ahora, sin embargo, los criterios tipológicos no sólo van a basarse en la manzana cerrada (que todavía se plantea), sino sobre todo en la edificación abierta.







346

Figura 33. Plano de la Ordenación general del ensanche S.E. y perspectiva titulada Esquema General del Ensanche Sureste. Hasta ahora se pensaba que este proyecto fue elaborado por Gran Valencia —diversos autores le asignaban las siglas CMGV (¿Corporación Metropolitana Gran Valencia?)—, pero la tipografía, grafismo y, sobre todo, su minuciosa descripción en la conferencia de Valentín-Gamazo de marzo de 1946, señalan sin duda al equipo redactor del Plan General. Se han enmarcado en trazos rojos los dos sectores en que la Oficina Técnica de Gran Valencia dividió posteriormente el desarrollo pormenorizado de esta zona, correspondiéndose de izquierda a derecha con las Hojas nº 1 y 2, respectivamente. Fuente: Javier Pérez Igualada: La ciudad de la..., pp. 58 y elaboración propia.



347

Figura 34. Fragmento de la Hoja 3D, a escala 1:4.000, con la ordenación pormenorizada del sector, perteneciente a la documentación del Plan de Valentín-Gamazo de 1946.Fuente: APAV.

El *Ensanche Sureste* de Valentín-Gamazo aportará, sin embargo, los ejes principales. El primero, de orientación N-S, continuación de la calle Luis Santángel, destinado en un primer momento a ser rematado por un estadio deportivo más allá de la nueva Ronda Exterior. Y otro transversal, previo a la ronda (la actual Avenida de la Plata) que separará la zona con más edificación consolidada de aquella que podía ya ordenarse basada en la edificación abierta, circunstancia responsable del desglose inicial en dos planos a la hora de su estudio.

La documentación de este barrio de nueva planta propuesto por el Plan de 1946 ha sido investigada por Giménez Baldrés, quien recoge en su publicación tanto el plano de Ordenación General (con planta y secciones viarias) como el Esquema General, que no es otra cosa que una de esas perspectivas en las que tanta confianza tenía Bidagor a la hora de materializar los planes urbanos.<sup>46</sup> Por mi parte, he podido localizar la ordenación pormenorizada de este sector en una de las ya comentadas hojas enteladas con numeración alfanumérica, firmadas tanto por Germán Valentín-Gamazo como por Francisco Prieto Mo-

<sup>46</sup> Véase Enrique Giménez Baldrés: *Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia, Generalitat Valenciana, COACV y Universidad Politécnica de Valencia, 1996.





348

Figura 35. Proyecto Parcial nº IV. Zona S. Plano de Ali-  
neaciones y Zonificación. Hoja 2 (con la ordenación del  
ensanche más allá de la actual Avenida de la Plata). Es-  
cala 1:2.000. Ejemplar sin firmar. 14 de Junio de 1949.  
Fuente: APAV.

reno. En ella se aprecia perfectamente, a color, la zonifica-  
ción prevista (edificación abierta, ensanches futuros y ciudad  
jardín) y las dotaciones, así como el barrio exterior rematado  
por el estadio y limitado por la vía del ferrocarril que el Plan  
dibujó en 1946. La modificación de la red ferroviaria por  
parte de la Junta de Enlaces Ferroviarios terminará dejando  
sin efecto el desarrollo completo de esta zona.

Es muy posible, por tanto, que hubiera una tercera hoja  
prevista en 1949 para acometer el estudio del barrio más  
exterior del Proyecto Parcial nº IV (aunque no he encon-  
trado reflejo documental alguno).<sup>47</sup> Al menos así se des-  
prende de la fidelidad de las dos primeras a lo dibujado por  
el equipo de Gamazo: disposición de grupos escolares y  
centros cívicos, ejes representativos donde disponer los edi-  
ficios significativos para el falangismo (iglesias, mercados y  
tenencias de alcaldía), y sobre todo la manera en que que-

daba sin rematar el sector por el Sur, con una simple hilada  
de manzanas y sin remate de perspectiva alguno.

La única variación significativa había tenido lugar en la  
zona más occidental, pues se había ampliado la zona verde  
prevista hasta conseguir un gran espacio libre, seguramente  
condicionado por la construcción reciente del Colegio Sa-  
lesiano de San Juan Bosco. La zonificación de edificación  
abierta, sin embargo, se respetaba en ese ámbito.

Finalmente, y ante la incertidumbre de cómo habían de  
efectuarse los enlaces ferroviarios, la Oficina Técnica de  
*Gran Valencia* decidió no avanzar tanto sobre la huerta y  
absorber la dotación deportiva en el sector inicialmente co-  
rrespondiente a la Hoja nº 2. Además, se optó por refundir  
en un solo plano las propuestas de desarrollo para el pro-  
yecto parcial.

349

<sup>47</sup> En el oficio de 20 de junio de 1949 con el que desde la Corporación Administrativa se envía al Ayuntamiento de Valencia la primera versión del plan, se hace referencia al *Proyecto Parcial nº IV, elaborado por esta Oficina Técnica y compuesto de las Hojas 1 y 2*.



350



Figura 36. Plano del Proyecto Parcial nº IV. Zona SE, elaborado por la Oficina Técnica de Gran Valencia a escala 1:2.000. Posee una diligencia del Ministerio de la Gobernación, por la que resulta aprobado por la CCSL con fecha 24 de enero de 1953. El plano no está fechado ni firmado por los técnicos (aparece sólo la firma del Secretario General de Gran Valencia). Fuente: AHGV.

La Memoria confirma este extremo al tratar del segundo tramo del eje principal (de 80 m en su parte final), que «termina en un campo de deportes con su zona deportiva y de aparcamiento. Esta solución, además de resolver el final de perspectiva de una vía tan importante, permite un relativo compás de espera resolviendo la posi-

bilidad de su continuación enlazando con un barrio que no se proyecta ahora por no estar determinado si el ferrocarril que tiene su trazado en la llamada en el plano Nueva Ronda ha de ir en zanja, elevado o a nivel, siendo la solución que se le dé al ferrocarril la que permita o no el trazado del barrio futuro».<sup>48</sup>



Figura 37. Detalle del primer plano final del Proyecto Parcial nº IV. Zona SE, elaborado por la Oficina Técnica de Gran Valencia. Está firmado, pero sin fechar ni diligenciar, y dibujado a escala 1:2.000. En él se señalaba el reparo de la Dirección General de Arquitectura respecto del ángulo Sur. Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del APAV.

<sup>48</sup> Proyecto Parcial nº IV – Zona S.E. Memoria. Octubre de 1950. AHGV.

351



Este primer plano único fue realizado en mayo de 1950, fecha de su remisión al Ayuntamiento de Valencia por parte de *Gran Valencia* (la segunda tras la del 20 de junio del año anterior, que quedó sin efecto), pero no resultó diligenciado. En él se pueden apreciar otras modificaciones relativas a la disposición de manzanas –algunas de ellas triangulares, en las esquinas orientales del sector–, reducción de la zona destinada a espacio libre y diversas alineaciones de calles: «con el fin de que la longitud de estas vías sea proporcionada y con el fin de enriquecer esta solución con finales de perspectiva, estas vías sufren desviaciones o desplazamientos paralelos por intermedio de plazas donde se sitúan edificios públicos, Iglesias, teatro o Tenencia de Alcaldía».<sup>49</sup> Con todo, se mantenía una importante simetría estructural en el distrito con respecto al eje principal N-S.

Como peculiaridad de este proyecto parcial, Lleó y Bueso tuvieron que marcar una zona de servidumbre ferroviaria, pues paralelamente al Camino de Tránsitos todavía se encontraba la línea del ferrocarril de vía ancha. Así, se condicionó el aspecto de una serie de manzanas que resultaron atravesadas por el tren hasta el momento de la desaparición de esas vías férreas.

El 30 de noviembre de 1951, los Arquitectos Municipales examinaron el proyecto «en su conjunto y detalle»,<sup>50</sup> no oponiendo observaciones por encontrar que desarrollaba acertadamente «el espíritu que informa el Plan General urbano de Valencia y su Comarca».<sup>51</sup> Durante un año y medio,

pues, se había dejado en suspenso la tramitación de este proyecto, a la espera de que se resolviesen los enlaces ferroviarios. Finalmente se decidió no continuar con el barrio exterior, perdiendo este sector su zona de ciudad jardín prevista por el Plan.

El 25 de febrero de 1952, tras haber permanecido expuesto durante los preceptivos treinta días naturales, la Comisión Ejecutiva acordó conceder pequeñas reclamaciones que solicitaban modificaciones viarias (no ensanchamiento de calles, dar salida a calles en fondo de saco, etc.), y desestimar otras que alteraban puntos fundamentales. La tramitación prosiguió rápidamente, y en julio, una vez aprobado por el Consejo General, se pudo enviar el proyecto a Madrid.

El plano del Proyecto Parcial IV, Zona S.E. (referido a la zona de Monteolivete y Carrera de Encorts, como se indicaba en los expedientes municipales), recibió la aprobación definitiva por la Comisión Central de Sanidad Local el 24 de enero de 1953.

El informe de la Dirección General de Arquitectura lo consideró un proyecto de «carácter realista»<sup>52</sup> que se adaptaba a los conceptos generales aprobados en el plan de ordenación. No obstante, emitió también la sugerencia de volver a estudiar el ángulo situado al Sur de la zona urbanizada (coincidente con el nuevo acceso de Alicante), «con el objeto de ampliar este nudo de comunicaciones de manera que permita un mejor desenvolvimiento del tráfico».<sup>53</sup>

<sup>49</sup> *Ibíd.*

<sup>50</sup> Informe del Ayuntamiento de Valencia sobre el Proyecto Parcial nº IV (firmado por Julio Bellot Senent). 30 de Noviembre de 1951. APAV.

<sup>51</sup> *Ibíd.*

<sup>52</sup> Informe de la Dirección General de Arquitectura sobre el Proyecto señalado con el número IV para el desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana de Valencia y su Comarca. Incluido en la resolución de 24 de Enero de 1953 de la Comisión Central de Sanidad Local, Ministerio de la Gobernación. AHGV.

<sup>53</sup> *Ibíd.*

Seguramente este punto sea al que se hace referencia en el primer plano entelado respecto a la disposición de dos sombreados verdes (espacio libre) en el ángulo Sur del proyecto, realzando el nuevo camino de borde urbano. En ese documento aparecían rodeados de una circunferencia punteada, pero no volverá a reflejarse en el plano diligenciado.

Las hojas a 1:2.000 que hicieron el papel de refundido no recogen este consiguiente retraso del bloque perimetral, por lo que se supone que son anteriores a 1953. La firma del ingeniero Oñate hace pensar que se realizaran durante 1952 (no existen otros documentos firmados por él anteriores a enero de ese año), pero no encuentro explicación a la ausencia de la firma de Gómez Llopis. No parecen, pues, la versión definitiva, pues su montaje difiere en ese punto de los dos planos que sí que llevan la diligencia del Secretario de *Gran Valencia* con respecto a su aprobación por la Comisión Central de Sanidad Local.

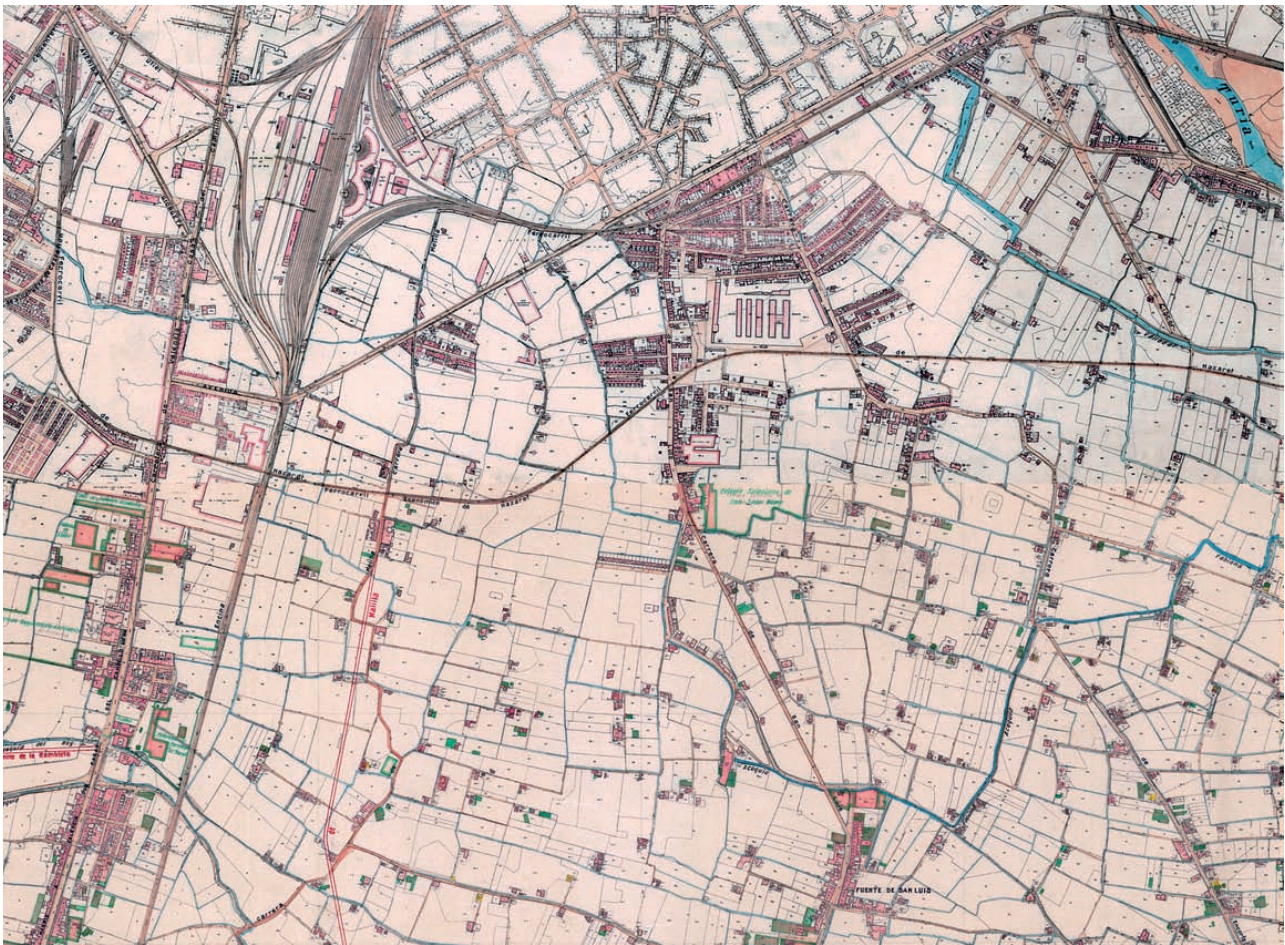


Figura 38. Fragmento de la base topográfica coloreada a escala 1:4.000, previa a su ordenación. Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del APAV.



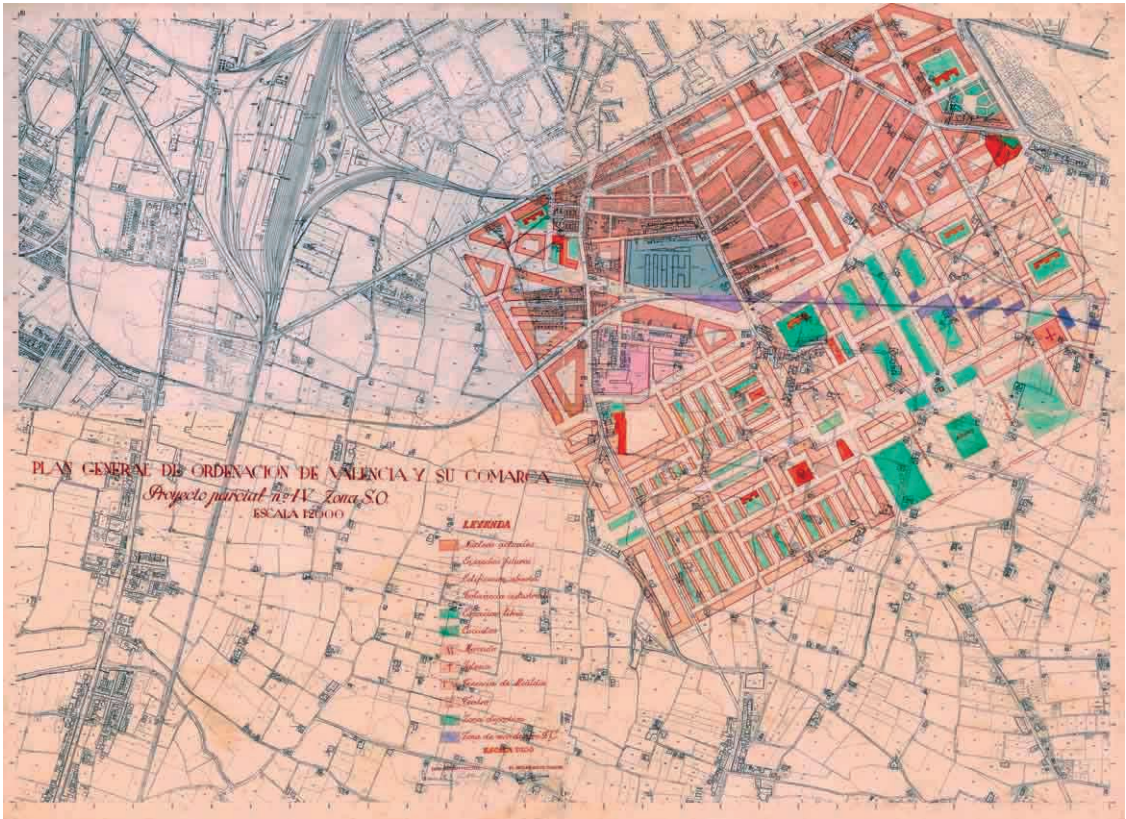


Figura 39. Montaje de las hojas 61, 62, 69 y 70, a escala 1:2.000, referidas al Proyecto Parcial nº IV. Firmadas por Mauro Lleó, Víctor Bueso y el Ingeniero de Caminos Alberto Oñate. ca. 1952. Fuente: Elaboración propia a partir de documentación del APAV.

## 7. CONCLUSIONES

La importancia de los Proyectos Parciales nº I a IV radica fundamentalmente en su carácter pionero, asociado en este caso al alumbramiento de la Oficina Técnica de la CAGV: además de inaugurar un nuevo escalón de planeamiento pormenorizado, supusieron para Valencia el primer caso de preparación de suelo urbanizado sobre terrenos de huerta mediante un plan parcial.

Apoyándose en las experiencias de Madrid y Bilbao, Mauro Lleó Serret y Víctor Bueso Bellot aplicaron en estos documentos los conceptos del nuevo urbanismo nacional – el *organicismo* como posibilitador de un nuevo orden social equilibrado– de un modo ejemplar, máxime teniendo en cuenta el difícil compromiso del crecimiento de la ciudad con la preservación de la riqueza agrícola. Sobre todo será muy determinante la traslación de las características documentales del planeamiento parcial, anticipándose así a la estructuración que fijará la primera Ley del Suelo para todo el país en 1956.

Si bien Bilbao, con su actividad industrial y su fuerte importancia económica en la España de la posguerra, reclamó en un primer momento la atención urbanística para su ordenación metropolitana, fue la capital levantina quien realmente explotó la capacidad planificadora de la nueva corporación supramunicipal. El *Gran Bilbao* sirvió de experimentación, pero la *Gran Valencia* –con una mayor población y una topografía propicia– le sacó el máximo partido al nuevo modelo administrativo.

Además, sacar a la luz la profusa documentación original (téngase en cuenta que no se han hablado aquí de los proyectos metropolitanos desarrollados en aquellos años: núcleos satélite, barrios residenciales, zonas de enlace...) desmonta también el prejuicio según el cual el papel de la

CAGV se redujo, en la práctica, a un mero trámite administrativo. Al menos en la primera hora –cuando el entendimiento entre la corporación supramunicipal y el Ayuntamiento de Valencia fue mayor–, queda comprobado que no fue exactamente así.

Se supone que la Oficina Técnica metropolitana se encargó también –pues sólo ella estaba en disposición de ofrecer una información global de conjunto– de la elaboración gráfica de la situación urbana de la comarca, a modo de refundido, al final de este primer período. En efecto, la jefatura de la Sección de Urbanismo presentó un panel (el número 7 en la sección dedicada a España) al Congreso de Vivienda y Urbanismo de Lisboa de 1952, en el que se recogía la zonificación del ámbito incluido en el Plan General de 1946 con las modificaciones introducidas tras el desarrollo pormenorizado de la mayoría de sus *Hojas*: ocupación de la zona de reserva de huerta en el entorno del Pase de Valencia al Mar, no urbanización del sector sureste más allá de los nuevos enlaces ferroviarios (también al Norte del Turia), señalización de zonas especiales, etc.

Al margen de la *interpretación orgánica* (la curiosa imagen del pez valenciano promovida por Bidagor, con la que los técnicos valencianos no tuvieron aparentemente nada que ver), el plano refleja una ordenación comarcal compensada que sirve de colofón a esta época de colaboración entre la interfaz local y la territorial.

Finalmente, la intrahistoria de los Proyectos Parciales estudiados no deja de subrayar la profesionalidad y empeño del primer ordenamiento pormenorizado de la ciudad, tanto desde el punto de vista técnico como jurídico, demostrando –en los difíciles y titubeantes comienzos del urbanismo español– un fuerte compromiso de la Corporación Administrativa con la ordenación de Valencia.





Figura 40. Plano de información urbanística sobre Valencia (Capital de Región-Ciudad agrícola e industrial), elaborado supuestamente por la Oficina Técnica de Gran Valencia y presentado por Pedro Bidagor al Congreso de Vivienda y Urbanismo de Lisboa de 1952, con superposición de colores según la zonificación indicada. Se incorporaba el plan ferroviario aprobado por Orden Ministerial del 10 de noviembre de 1951, así como las modificaciones de las Hojas desarrolladas por la CAGV y la Oficina Técnica Municipal de Urbanismo. Fuente: Elaboración propia sobre fotografía incluida en Pedro Bidagor Lasarte: «Ordenación de ciudades», Revista Nacional de Arquitectura, 132 (1952), pp. 17-25, y la leyenda que aparece en Fernando de Terán Troyano: Planeamiento urbano en la España contemporánea. 1900-1980, Madrid, Alianza, 1982.

BIBLIOGRAFÍA

Gabriel Alomar Esteve: *Teoría de la ciudad. Ideas fundamentales para un urbanismo humanista*. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1948.

Pedro Bidagor Lasarte: «Plan de ciudades», en *Plan Nacional de Ordenación y Reconstrucción*, Madrid, Servicios Técnicos de FET y JONS, 1939.

«Ordenación de ciudades», *Revista Nacional de Arquitectura*, 132 (1952), pp. 17-25.

«Situación general del urbanismo en España», *Revista de Derecho Urbanístico*, 4 (1967).

Walter Christaller: *Die Zentralen Orte in Süddeutschland*. Gustav Fischer Verlag, 1933.

Conselleria d’Obres Públiques, Urbanisme i Transports: *La Gran Valencia, Trayectoria de un Plan General*. Valencia, COPUT-Generalitat Valenciana, 1986.

César Cort Botí: *Campos urbanizados y ciudades ruriza-*

*das*, Madrid, Federación de Urbanismo y de la Vivienda de la Hispanidad, 1941.

Fernando Gaja Díaz y Josep Vicent Boira Maiques: «Planeamiento y realidad urbana en la ciudad de Valencia (1939-1989)», *Cuadernos de Geografía*, 55 (1994).

Antonio García Heredia: «Principio y fin del área metropolitana de Valencia. De la autarquía a la democracia», en *Historia de la ciudad V. Tradición y progreso*, Valencia, Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia, 2008.

Enrique Giménez Baldrés: *Parcelaciones Residenciales Suburbanas. La formación de la periferia metropolitana de Valencia*. Valencia, Generalitat Valenciana, COACV y Universidad Politécnica de Valencia, 1996.

Antonio Gómez Llopis: «De Urbanismo», *Ciudad y Aldea*, nº 2 (1953).

Mauro Lleó Serret: «El arte y el planeamiento urbano. La preocupación artística en los núcleos urbanos a través de la prehistoria y la historia», *Archivo de Arte Valenciano*, 42 (1971), pp. 53-57.

Amando Llopis Alonso y Luis Perdigón Fernández: *Cartografía histórica de la ciudad de Valencia (1608-1944)*. Valencia, Universidad Politécnica de Valencia, 2010.

Alberto Peñín Ibáñez: *Valencia 1874-1959. Ciudad, arquitectura y arquitectos*, Valencia, Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Valencia, 1978.

Javier Pérez Igualada: «La introducción de la edificación abierta en Valencia», *Cuadernos de Investigación Urbanística*, 85 (2012).

Asier Santas Torres: *Urbanismo y vivienda en Bilbao. Veinte años de posguerra*, Bilbao, Colegio Oficial de Arquitectos Vasco-Navarro, Delegación de Vizcaya, 2007.

Juan Ramón Selva Royo: *29+1. La ordenación urbanística*

*metropolitana de Gran Valencia*, Tesis doctoral, Universidad de Navarra, 2013.

Cristina Sigalat Vayá: «Estudio de los trazados de la ciudad de Valencia según plano parcelario municipal realizado por el Instituto Geográfico y Catastral en 1929», en *IX Congreso Internacional (CICOP) de Rehabilitación del Patrimonio Arquitectónico y Edificación (Actas)*, Sevilla, 2008.

Fernando de Terán Troyano: *Planeamiento urbano en la España contemporánea. 1900-1980*, Madrid, Alianza, 1982.

Germán Valentín-Gamazo García-Noblejas: *Plan de Ordenación de la provincia de Valencia*, Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1946.

ARCHIVOS CONSULTADOS

Archivo Histórico de la Generalitat Valenciana

Archivo de Planeamiento del Ayuntamiento de Valencia

Archivo Histórico Municipal del Ayuntamiento de Valencia

Archivo de Arquitectura y Urbanismo de la ETSAV.

Archivo de Urbanismo del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Archivo Histórico del Colegio Territorial de Arquitectos de Valencia.

Archivo General de la Administración (AGA). Alcalá de Henares, Madrid.

Archivo General del Ministerio de Fomento. Madrid.

Archivo Central del Ministerio de Vivienda, Ministerio de Fomento. Madrid.

Archivo profesional de Mauro Lleó Serret.

Archivo profesional de Víctor Bueso Bellot.

Hemeroteca Municipal de Valencia.